Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas
S/C

Versión Taquigráfica N° 549 de 2016

VECINOS DEL PARAJE "LAS BARRERAS" (SAUCE)

ESCOLLERA CUFRE – VECINOS DE COSTA DEL EMIGRANTE

(Departamento de Colonia)

UNIÓN FERROVIARIA

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 1º de junio de 2016

(Sin corregir)

PRESIDE: Señor Representante Omar Lafluf.

MIEMBROS: Señores Representantes Daniel Caggiani, Oscar De los Santos, Washington Marzoa, Juan José Olaizola, Adrián Peña y Martín Tierno.

DELEGADO DE SECTOR: Señor Representante Jorge Pozzi.

ASISTEN: Señores Representantes Edmundo Roselli y Nibia Reisch.

INVITADOS: Vecinos del Sauce señores Miguel Rubí y Rosa Martino. Vecinos de "Costa del Emigrante" señores Analí Bentancur, Alcaldesa de Colonia Valdense; Diego Dotti, Silvio Mussini, Suzan Hoffmann y Yamandú Cristoforone.

Por la Unión Ferroviaria señores Carlos Aramendi, William de los Santos, Georgi Martínez, Pablo Bonilla y Freddy Casullo.

SECRETARIA: Señora Doris Muñiz.

PROSECRETARIA: Señora Viviana Calcagno.

SEÑOR PRESIDENTE (Omar Lafluf Hebeich).- Habiendo número, está abierta la reunión.

En los asuntos entrados figura una nota remitida por el Congreso Nacional de Ediles.

(Se lee)

——Lo único que podemos hacer es comunicar que ese asunto no está dentro de las competencias de esta Comisión.

SEÑOR TIERNO (Martín).- Me parece que tendríamos que contestar a la Comisión correspondiente del Congreso Nacional de Ediles que ese planteamiento no es competencia de nuestra Comisión sino del Congreso de Intendentes, ya que los inspectores de tránsito dependen de cada Intendencia departamental, que tienen autonomía.

SEÑOR PRESIDENTE.- El segundo tema es un planteo del diputado Olaizola.

(Se lee)

——Le comenté al diputado Olaizola que en la sesión pasada el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas concurrió acompañado de las autoridades de la ANP, a efectos de informarnos sobre los puertos, y que está confirmada su comparecencia nuevamente para el día 15 de junio en la que vendrá acompañado del Director Nacional de Transporte, para tratar el tema transporte. No obstante, está a consideración si se hace una nueva convocatoria al Ministro por este tema específico.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Aclaro que falté a una sesión porque me encontraba de licencia ya que realicé un viaje oficial. Tengo entendido que en la sesión del 8 de mayo se había decidido convocar a la ANP, ya que la convocatoria del Ministro incluía varios temas y era mejor separar ese asunto. Luego, tuvimos conocimiento de que el ministro Rossi comunicó a la secretaría de la Comisión que asistiría junto con el directorio de la ANP, lo que trastocó los planes que teníamos.

Leí la versión taquigráfica de esa sesión en la que se discutió el planteo del diputado Gandini referido al repago del muelle C y los aspectos vinculados a la construcción y al dragado. No obstante, este tema es nuevo e importante y tiene una gran trascendencia, a pesar de que muchas veces no aparece en la prensa. Maersk es la principal línea naviera del mundo y el servicio a oriente de los barcos de 300 metros es muy importante para Uruguay. Además, no se está cumpliendo con el dragado de 10 metros en la zona del antepuerto al que se está comprometido por contrato con la terminal Cuenca del Plata. Una medida de estas puede ser muy perjudicial, máxime teniendo en cuenta el escenario regional en el que nos movemos. Todos sabemos las dificultades que hemos tenido en los últimos tiempos debido a los poderosos intereses que se mueven en la región que apuntan a que Montevideo no sea un puerto hub, que es una política de Estado en Uruguay, sino que sea un puerto feeder. Hoy estamos teniendo una línea feeder por el problema del dragado. Es decir que hay un barco que está sustituyendo el servicio del buque de 300 metros de Maersk, que está haciendo un servicio feeder a Buenos Aires y Río Grande. Por ahora esto es temporal y las autoridades de Maersk han declarado que se va a reestablecer el servicio y esperamos que así sea. No obstante, nos parece que Uruguay no puede correr este tipo de riesgos.

SEÑOR TIERNO (Martín).- Compartimos la preocupación del diputado Olaizola que refiere a un asunto tan sensible como la logística y el puerto de Montevideo. En ese sentido, proponemos que se le haga llegar la nota al ministro para que nos traiga una respuesta cuando venga el 15 de junio. Me parece un exceso citar nuevamente a las autoridades de la ANP, ya que vinieron hace quince días. Entiendo que el ministro puede traernos la respuesta y salvar la inquietud del diputado Olaizola, que compartimos.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Agradezco la comprensión del diputado preopinante al valorar el tema de fondo.

Me parece que si bien el ministro puede darnos una explicación sobre el tema, sería bueno que viniera acompañado por el presidente de la ANP, porque ese organismo maneja una cantidad de información técnica sobre lo que se ha hecho y no se ha hecho, que el ministro que asumió hace poco más de un año de pronto no tiene. Esta es mi posición pero me atengo a lo que decida la Comisión.

SEÑOR PRESIDENTE.- Es cierto que se trata de un asunto urgente; por lo tanto, propongo hacer llegar al ministro el planteo del diputado Olaizola para que resuelva qué hacer y solicitarle un adelanto a grandes rasgos para el miércoles 15. Luego resolveremos si es necesario invitar nuevamente a las autoridades de la ANP.

SEÑOR DE LOS SANTOS (Óscar).- Hay una agenda acordada con el ministro y debemos consultarlo para que nos diga en qué lugar se puede incorporar este asunto que es muy importante.

SEÑOR PRESIDENTE.- Enviaremos la nota y hablaremos personalmente con el señor ministro.

Por otra parte, acaba de llegar una nota a través del diputado Adrián Peña.

(Se lee)

——El Director Nacional de Transporte concurrirá el 15 de junio. Por lo tanto, propongo recibir a esta delegación el próximo miércoles.

SEÑOR TIERNO (Martín).- Coincido con la propuesta del señor presidente.

Para ese día también se iba a citar a la ITPC, a efectos de tener insumos para enviar al ministro antes de su comparecencia el día 15 por el tema del transporte.

En ese sentido, propongo destinar el día 8 para considerar los asuntos relacionados con el transporte.

SEÑOR PRESIDENTE.- Los representantes de la IPTC todavía no presentaron la nota solicitando ser recibidos.

Además, para el día de hoy habíamos invitado a la Unasev por los accidentes de tránsito y nos dijeron que no podían venir y que concurrirían el miércoles 8. Sin embargo, hoy llegó una nota en la que dicen que tampoco podrán hacerlo el 8 y piden ser recibidos más adelante.

Me parece bien que concentremos el día 8 de junio todos los temas relacionados con el transporte.

Además, me gustaría agregar a la agenda del 8 de junio una situación que se está dando con el transporte rural, que prácticamente está despareciendo, porque es poca la cantidad de pasajeros y los números no cierran.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- La problemática de la gente de Colonia que se comunicó con nosotros tiene que ver con lo que el presidente acaba de decir, en el sentido de que no cierran los números con lo que reciben como subsidio y no pueden transportar a los estudiantes ni a los demás pasajeros.

El caso de los estudiantes es particularmente grave, porque no sé hasta qué punto se puede negar el transporte a los estudiantes. En estos días, nos han llamado vecinos de esos lugares para informarnos que esas empresas no están llevando gratis a los gurises a estudiar, y no sé si esto se puede hacer.

SEÑOR CAGGIANI (Daniel).- A la solicitud que hace el diputado Peña sobre las empresas del transporte departamental que hacen traslado de pasajeros, quisiera agregar la posibilidad de citar al Intendente de Colonia o al director Nacional de Transporte para que nos informen sobre la situación puntual.

SEÑOR PRESIDENTE.- Entonces, invitamos al Intendente y que él resuelva quién lo acompaña.

Quiero dejar planteado que dentro de este reajuste que se está haciendo de ingresos y egresos, leí en la prensa -por lo tanto, no sé si realmente será así- que entre los recortes de gastos planteados, está el de la inversión del dragado del río Uruguay. Realmente, esto me sorprendió; espero que no sea cierto, porque queda un

tramo por dragar del río Uruguay, que es el menor. Realmente, sería una injusticia que no se hiciera. Simplemente, quería dejarlo planteado.

SEÑOR DE LOS SANTOS (Óscar).- Dentro de la agenda de trabajo con el ministro de Transporte y Obras Públicas tenemos previsto que esta Comisión, sola o integrada con la de Presupuestos, a partir de la presentación de la Rendición de Cuentas, analice el plan de inversiones. Ese será el momento oportuno para saber si esto es efectivamente así o no.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- El tema del transporte es muy complejo. El día 15 estaremos recibiendo al director nacional. Yo tenía la expectativa de que la Comisión llegara con muchos más insumos a esa reunión.

El director de Tránsito de la Intendencia de Montevideo iba a volver a la Comisión. Creí que lo haría antes de que viniera el director nacional de Transporte; por cierto, tampoco podemos dilatar esta reunión.

Consulto si existe la posibilidad de que la Comisión se reúna en sesión extraordinaria para recibir al director, a fin de poder llegar con más insumos a esa instancia.

SEÑOR PRESIDENTE.- Los directores de Tránsito y Movilidad Urbana de la Intendencia de Montevideo vinieron un día que tuvimos una reunión muy extensa. Acordamos que tendríamos otra instancia, que después no se pudo concretar. Si ustedes están de acuerdo, podemos invitarlos para el próximo miércoles, a fin de contar con todos los insumos.

(Apoyados)

SEÑOR PRESIDENTE.- Entonces, invitamos al director de Tránsito y a la directora de Movilidad Urbana.

(Ingresa a Sala una delegación de vecinos del paraje Las Barreras, ciudad de Sauce, departamento de Canelones)

——La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas da la bienvenida a la señora Rosa Martino y al señor Miguel Rubí, vecinos del paraje Las Barreras de la ciudad de Sauce, departamento de Canelones, a quienes cedemos el uso de la palabra para que hagan su planteo.

SEÑORA MARTINO (Rosa).- Soy del paraje Las Barreras y vengo a plantear el problema del asentamiento que se instaló en ese barrio, que cada vez crece más y genera problemas. Prendieron fuego un campo y casi queman la casa de un vecino. En ese asentamiento hay todo tipo de gente, como en todos lados. Y no son solo los que viven allí, sino que llegan más y no se sabe quiénes son.

No sé qué va a resolver AFE al respecto, porque esos terrenos le pertenecen.

Vivo enfrente al asentamiento. Hay más vecinos, casi todos mayores; algunos no pudieron venir.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Bienvenidos.

Para ubicar a la Comisión ¿están hablando de un asentamiento en Toledo?

SEÑORA MARTINO (Rosa).- No; el asentamiento está en Sauce, en la Ruta Nº 6 vieja y camino La Rosada; en una bifurcación que hay en La Rosada. Ahí hay un paso a nivel.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- ¿Hicieron alguna gestión en AFE? ¿Tuvieron alguna respuesta? Me enteré por la prensa de que en esa zona estuvo el director del Partido Nacional reunido con vecinos. ¿Se reunió con ustedes?

SEÑORA MARTINO (Rosa).- Hicimos gestiones ante AFE. Hay otro vecino -que no pudo venir porque fue al médico- que es el que ha hecho más gestiones que nosotros; ya tuvo una reunión con la gente de AFE.

SEÑOR CAGGIANI.- Bienvenidos.

¿Cuáles han sido las respuestas que han tenido por parte de AFE?

SEÑORA MARTINO (Rosa).- Dicen que van a tratar de hacer algo, pero eso cada vez va creciendo más. No se trata de que haya cuatro y ahí paró; no, está muy avanzado, cada vez hay más. No sé si se aprietan o qué hacen, pero cada vez hay más personas. Yo comprendo que esa pobre gente no tendrá adónde ir, pero nos perjudican a todos.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Esa línea de vía está operativa? ¿Pasan trenes?

SEÑORA MARTINO (Rosa).- Sí, pasan trenes; no de pasajeros, pero sí de carga.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- La línea tiene transporte de carga. La conozco, porque soy de San Bautista; prácticamente, soy vecino de ustedes.

Sé que también hay problemas de asentamientos similares en la zona cercana a Toledo; la que ustedes plantean no es la única problemática. Habría que ver qué podemos hacer.

Se supone que en algún momento el directorio de AFE vendrá a la Comisión. Lo estamos citando desde el año pasado; pensamos que en algún momento vendrá. Sin duda, en esa oportunidad haremos el planteo. Veremos si antes podemos tener alguna respuesta.

¿Hablaron con Gustavo, el alcalde local?

SEÑORA MARTINO (Rosa).- Sí.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- ¿Tampoco les ha podido responder nada?

SEÑOR RUBÍ (Miguel).- El alcalde los ayuda a que estén allí; por ejemplo, les ha hecho conectar cables para que tengan luz. La contra más grande que tenemos es el alcalde. Somos conocidos, somos amigos, pero él es la contra más grande que tenemos. Lamentablemente, cuando hay que decir las cosas, hay que decirlas.

SEÑOR PRESIDENTE.- Parecería que el planteo quedó claro.

SEÑOR MARTINO (Rosa).- Trajimos fotos y algún material para dejar a la Comisión.

SEÑOR PRESIDENTE.- Vamos a conversar entre los miembros de la Comisión y veremos qué podemos adelantar con respecto a esta situación.

Les agradecemos su presencia.

(Se retira de Sala la delegación de vecinos del paraje Las Barreras, de la ciudad de Sauce)

——La siguiente delegación que vamos a recibir es de habitantes de Costa del Inmigrante, departamento de Colonia, para referirse a la escollera del Cufré.

Recuerden que habíamos recibido a la gente que está del lado de San José. Ahora, por la misma problemática, vamos a recibir a la gente de Colonia.

(Ingresa a Sala una delegación de habitantes de Costa del Inmigrante, departamento de Colonia)

——La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas da la bienvenida a la delegación de habitantes de Costa del Inmigrante, departamento de Colonia, integrada por la señora Analí Bentancur, alcaldesa de Colonia Valdense, la señora Suzan Hoffmann y los señores Diego Dotti, Silvio Mussini y Yamandú Cristoforone.

El motivo de esta visita es la escollera del Cufré. Recién comentábamos que ya recibimos a una delegación de vecinos del departamento de San José por este mismo tema. Por lo tanto, también nos parece importante conocer la opinión de ustedes.

SEÑOR CRISTOFORONE (Yamandú).- Antes que nada, quiero hacer una corrección.

Nosotros integramos la delegación de las playas del este de Colonia; o sea, de la región que va desde el río Rosario hasta el arroyo Cufré. Hace veintitrés años, debido a la existencia de una escollera que se hizo sin autorización, nuestras playas han perdido más de 2.500.000 metros cúbicos de arena.

Tenemos el gusto de contar con la alcaldesa de Colonia Valdense, que es quien atiende toda esa larga región de 9 kilómetros; con la periodista del principal periódico regional del departamento de Colonia; con el profesor Diego Dotti, Presidente de Demaval, que es la primera ONG que inició la recolección clasificada de residuos hace veintiocho años. Este era un proyecto piloto que aparecía en los libros de segundo año de escuela, que le permitió a la gente de Demaval ser becada durante tres años a los países de Europa del norte, porque se consideraba el más importante de nuestro país.

Tengo el gusto de presidir la Comisión de la Costa del Inmigrante -está hoy con nosotros el Vicepresidente-, que en su momento fue el primer municipio propuesto para el departamento de Colonia.

Tenemos tres mil habitantes estables y treinta mil visitantes en el período estival; son pocos los lugares que lo tienen. También tenemos los cuatro campamentos más importantes del país: la Asociación Cristiana de Jóvenes, que recibe catorce mil personas por año; el Parque 17 de Febrero; el Campamento Enrique Davyt, y el Campamento Adventista. Así juntamos treinta mil personas, según nos informa la policía.

El profesor Diego Dotti les va a mostrar la realidad de este mamarracho que se hizo, al decir del señor ministro Rossi.

SEÑOR PRESIDENTE.- La nota que nos llegó fue presentada por la diputada licenciada Nibia Reisch, en la que se nos solicita recibir a una delegación de la Comisión de Costa del Inmigrante, por el tema de la escollera de Cufré.

SEÑOR DOTTI (Diego).- Como señaló el señor Yamandú Cristoforone, soy presidente de la ONG Demaval.

Nosotros estamos trabajando en el tema de la escollera desde hace muchos años, basándonos siempre en cuestiones técnicas para aprender -hemos aprendido mucho- de la dinámica costera de nuestra zona.

Esta presentación está basada en los estudios que encargó el Ministerio de Transporte y Obras Públicas para conocer la dinámica costera en esa zona cuando se había construido la escollera.

Hay dos estudios hechos por el Instituto de Mecánica de Fluidos e Ingeniería Ambiental, por parte del ingeniero profesor Óscar Maggiolo. El primero se terminó en junio de 1995 -la escollera se comenzó en 1994 y se terminó en 1996-, y se estuvo haciendo mientras se hacía la escollera para conocer el movimiento de sedimentos que ocurre en esa zona, porque se desconocía totalmente. Posteriormente, el otro estudio realizado por la Facultad de Ingeniería a pedido del Ministerio finalizó en abril de 1998, y fue para ver el impacto de la escollera y qué obras se podían hacer para mejorar la situación, que se había determinado era bastante mala. Es decir, se hizo para determinar si a la escollera había que hacerle una segunda escollera, acortarla, alargarla, canalizarla.

En la diapositiva que estamos viendo se puede apreciar un arco de equilibrio dinámico. En la costa uruguaya hay muchos, alargados o más cortos, donde se ha movido y se mueve la arena y los sedimentos de cierta manera estable durante muchos siglos. El banco Ortiz, que está enfrente, se formó hace ocho mil años. Esa

costa está regida por esos bancos de arena y por las corrientes de agua y viento. Siempre hay un movimiento dinámico, pero estable.

Al construirse la escollera -que se muestra en ese punto dentro del círculo-, ese arco de equilibrio se rompió y se formaron dos arcos: uno de la escollera hasta la punta Boca del Rosario y otro de la escollera hasta la punta de Arazatí. Entonces, ese arco que tenía un equilibrio, ahora tiene otro totalmente distinto causado por la construcción sólida de la escollera; es un punto sólido.

¿De dónde viene la arena que va a toda esa región? Siempre hemos tenido la idea de que viene del norte por el arrastre de los ríos Uruguay y Paraná, pero en realidad no es así. Es al revés. Todos los sedimentos y arenas vienen de las barrancas de San Gregorio, desde Kiyú, Arazatí, y de toda esa zona, y se arrastran hasta aquel lado. ¿Cómo es arrastrada la arena a contracorriente? Según los estudios de la Facultad de Ingeniería, hay dos formas de transporte, que son las olas. Hay olas que son causadas por el viento, pero las principales, no. Se trata de olas que entran del océano Atlántico, denominadas swell, en inglés. Esas olas son las que vemos en las playas cuando está totalmente sereno y no hay viento; aunque esté totalmente quieto, siempre hay unas pequeñas olas que rompen. Esas olas entran del océano Atlántico debido a las corrientes y van ingresando al Río de la Plata y generando un ángulo de unos 30 grados, arrastrando sedimentos. Esas olas permanecen el 80% del tiempo; el resto, el 20%, es cuando hay vientos de distintos sectores. Estas olas son permanentes todo el año y arrastran grandes cantidades de sedimentos aunque nosotros no nos demos cuenta.

El otro transporte de arena es el viento. Los vientos de nuestra zona -se puede ver en la transparencia, en el círculo que está en el borde, una columna que parece un telescopio y la rosa de los vientos- son los del sureste. Estos son los predominantes, los que más tiempo están, entonces, mandan olas que vienen también oblicuas a la costa, como se ve en la fotografía al costado. Estas también coinciden con las del swell. Entonces, toda las olas de ese sector del Río de la Plata están en ángulo y transportando arena. Se calcula que transportan unos 60.000 metros cúbicos por año. Si nos sentáramos en una silla en la playa a ver pasar arena, veríamos pasar esa cantidad de metros cúbicos frente a nosotros.

Lógicamente, cuando hay alguna intervención, ese movimiento de arena se ve interrumpido.

Hay dos casos que la Facultad de Ingeniería analizó cuando hizo los estudios, que son las areneras Arazatí, que está a 18 kilómetros de Boca del Cufré, y Arrospide, a 4 kilómetros, que están sobre la costa dinámica. Estos son ejemplos de lo que puede pasar si se hace una escollera.

Podemos observar en la diapositiva una serie de construcciones. En Arazatí, que era un emprendimiento que se hizo en 1950 para hacer una zona residencial que después fracasó, se había hecho un puerto, pero quedó abandonado. Se puede ver en la diapositiva una barra negra que tiene dos círculos y que dice 85 metros. Al costado se pueden apreciar los escombros; eran de una escollera que se hizo de 85 metros. Pero la costa retrocedió 105 metros en cincuenta años. Por lo tanto, 85 metros hacen retroceder 105 metros.

Ese es un ejemplo de lo que puede pasar con una construcción en esa región, por la dinámica que mencionamos al principio.

La arenera Arrospide, que actualmente está cerrada, pero que funcionó durante muchísimos años, también tenía una escollera de 80 metros; del otro lado había una escollera más o menos igual que la arrancó el movimiento de las olas y el agua. También hubo un retroceso en la costa de 200 metros en ese caso. Esta es una zona con mucho movimiento de los sedimentos y cualquier construcción produce una interrupción. Estos son ejemplos claros de lo que podía pasar si se construía otra. Se construyó la de Boca del Cufré, que causa el mismo efecto porque está en la misma zona.

La Facultad de Ingeniería estudió cuál era la historia en esa zona del ancho de la playa. En la primera foto aérea de 1966 se determina -comparando con los estudios batimétricos de agosto de 1993- que el ancho característico de la playa en esa zona de la escollera, antes de ser construida, era de 50 metros, más o menos lo que tienen de ancho todas las playas de nuestra región. De la foto aérea de 1996, se obtuvo que en las proximidades de la escollera el sector este de la playa tiene un ancho máximo de 135 metros; de aquellos 50 metros, llegamos a 135 metros. Esto determina que la playa había avanzado 88 metros con respecto a la configuración original. O sea que mientras se construyó la escollera, desde 1994 hasta 1996 -se fue construyendo de a poco; no se la puso ahí toda de golpe-, se iba acumulando arena, y en dos años ya había acumulado 88 metros. En la última fotografía se ve claramente. Si se compara la primera y la última, se

puede apreciar el ensanchamiento enorme de la playa en dos años solamente. Eso es lo que determina la Facultad de Ingeniería.

La escollera se construyó con el fin de estabilizar la salida del arroyo Cufré para un puerto. Inicialmente, se pensó hacer una pequeña escollera, después fue creciendo por distintas causas, y se terminó haciendo una. Se acabó el dinero y no se pudo hacer la del otro lado. Eran dos escolleras para frenar la salida del arroyo, lo que es necesario si se quiere hacer un puerto; naturalmente, hay que estabilizar la entrada

La Dirección Nacional de Hidrografía dice que se usaron 42.000 toneladas de piedra para esa construcción.

¿Cómo evolucionó la escollera? Podemos apreciar en las fotografías que la arena llegó a más de la mitad de la escollera en una determinada cantidad de años; la acumulación de arena fue muy rápida, y se nota la erosión que ha producido en la otra costa.

La Facultad de Ingeniería en este estudio que hizo a través del Imfia realizó una estimación del volumen almacenado de arena durante períodos entre relevamientos, considerando un sector de playa de 500 metros de longitud y asignándole al extremo este del sector un volumen de almacenamiento nulo. Y se obtuvo que entre 1993 y abril de 1996 se depositaron aproximadamente 180.000 metros cúbicos de arena. Considerando que la construcción de la escollera se realizó en etapas durante el período comprendido entre abril de 1994 y marzo de 1996, se podría asumir que el almacenamiento de 180.000 metros cúbicos se produjo durante un período de dos años. Esto significa un aporte anual de 90.000 metros cúbicos de arena. Considerando estos datos, es fácil calcular que en los veintidós años que lleva construida la escollera se han acumulado 1.980.000 metros de arena de ese lado.

En 1998, en el último estudio del Imfia, se hace una proyección de lo que va a ocurrir en el futuro. Hacía dos años que estaba construida la escollera, pero hicieron cálculos estimando lo que iba a pasar a futuro. Desgraciadamente, acertaron en su totalidad porque lo que dijeron en 1998 es lo que está ocurriendo ahora. Realmente, la facultad hizo un muy buen trabajo y supo hacer una proyección muy acertada.

Esta implementación utiliza como información el oleaje correspondiente al período 1979 y 1994 que fuera presentado en el capítulo dos de este estudio. Se utilizó la información estadística del oleaje ya que debía ser más representativa que la utilización del oleaje correspondiente al año puntual; por lo tanto, el promedio se tomó de varios años. Esta implementación del modelo génesis permitió estudiar la evolución de la playa para un período de quince años. En dicha concepción de oleaje no existe transferencia de sedimentos por el extremo de la escollera. Quiere decir que no había transferencia por la punta de la escollera y que todo quedaba de su lado oeste.

En este período de quince años -como consecuencia del desbalance del transporte de sedimentos- se produce un avance de 195 metros de la línea de costa contra la escollera. Ello implica que la playa del lado de San José crece 13 metros por año y un retroceso de 180 metros al oeste de la escollera, es decir, 12 metros por año: del lado este crece 13 metros y del lado oeste, de colonia, retrocede 12 metros. Es en el sector cercano a la escollera, pero después escasea en toda la línea siguiente de costa.

Los técnicos de la Facultad de Ciencias Sociales, cuando se acercan a una playa, manejan ciertos parámetros para saber si está en buen estado o si tiene problemas. Ellos evalúan tres puntos: la aparición de manchas de vegetación -algo que está ocurriendo en la costa; cuando algo no funciona bien, aparecen manchas de juncos o vegetación afianzada al fondo-, la formación de arcos -como ven en la foto, la costa tiene puntas; si la playa está sana, esas puntas son suaves- y, por último, la formación de barrancas; eso se ve cada vez que hay oleaje o crecientes.

Voy a referirme a las obras paliativas diagnosticadas en 1988.

En la situación actual -con la construcción de nuevas obras en un horizonte de quince años-, puede esperarse que el proceso erosivo del sector oeste de la playa dé como resultado retroceder la línea de playa en 60 metros. Se debería contemplar la posibilidad de implementar un sistema de bypass capaz de transferir del orden de 30.000 metros al año, independientemente del tipo de variante por la cual se opte, de forma de limitar en alguna medida el impacto mencionado. Decíamos que se acumulaban 90.000 metros por año y se habla de pasar 30.000 metros; siempre iba a quedar mucha arena del otro lado. Según la facultad, la forma era traspasar arena todos los años, cosa que nunca se hizo hasta 2015. El año pasado se pasaron 20.000 metros de

arena, pero hay acumulado más de 1.000.000 de metros del otro lado. El primer trabajo que se hizo en 2010 fue profundizar el canal de entrada pero, en ese momento, no se sacó arena del otro lado de la escollera; simplemente, se profundizó el canal. Esas son las dos obras que se hicieron en estos veintidós años. Se produce un gran faltante de arena, de sedimentos en la otra costa.

Este artículo está tomado de la página de la Presidencia en 2007. El señor ministro Rossi, en aquel momento, destacó que con esa obra se destrozó un punto muy importante para el país, con un emprendimiento que quedó inconcluso y para el cual se destinó mucho dinero sin asesoramiento ni previsión de ningún técnico, solo por la voluntad de algún jerarca de turno. Agregó que, más allá de la investigación judicial en marcha, los efectos están dejando sin arena la playa de Colonia. Dijo que el ministerio no podía ser omiso a esa situación y que debía estudiar las distintas alternativas para solucionar los inconvenientes.

Nosotros solo mostramos los estudios técnicos; no venimos a opinar. Solo sabemos lo que nos enseñaron los técnicos de la Cátedra de Mecánica de los Fluidos e Ingeniería Ambiental. Tenemos la visión de que es bueno que haya un puerto de yates. Colonia tiene ocho puertos de yates, empezando por Higueritas; se terminaría en el extremo del departamento con otro, que sería el noveno puerto deportivo. Esto es muy bueno para Colonia y para San José. Por ello, debemos compatibilizar nuestros deseos y llegar a un acuerdo que nos satisfaga a los dos. La idea es llegar a un equilibrio y a un diálogo constructivo.

SEÑOR MUSSINI (Silvio).- Cuando recibimos la oportunidad de poder hablar con ustedes de este tema, resolvimos no expresarnos desde la subjetividad porque todos tenemos la camiseta puesta. Creímos necesario hacerlo desde el punto de vista profesional y científico para mostrar la realidad no opinada por nosotros sino por los técnicos que saben del tema.

Desde que se inició la Comisión de la Costa y desde que Demaval comenzó a trabajar para dar solución a este tema, agotamos el diálogo. En política sabemos que nunca dos más dos da cuatro; siempre alguien debe ceder para que los acuerdos se hagan. No logramos llegar a un acuerdo con San José aun cediendo parte de lo que legítimamente corresponde al departamento de Colonia. Entendemos que somos prestatarios de lo que recibimos de la naturaleza y que debemos dejarla en iguales o mejores condiciones para nuestros hijos y nietos. Desgraciadamente, podemos comprobar in situ que lo que predijo la Facultad de Ciencias se cumplió, se sigue cumpliendo y se seguirá cumpliendo; el daño hará irreversible la situación.

Existe un caso que todos los que conocen Colonia podrán ver; me refiero a playa Las delicias. Esta playa está ubicada detrás del estadio Alberto Supicci, campeón de Colonia; tenía arenas prácticamente impalpables. A alguien se le ocurrió hacer 50 metros de escollera para poner unos yates y hoy es todo junco y camalote. Eso pueden verlo ustedes; aún están los quioscos dentro de la maraña, donde nosotros pasábamos nuestra juventud.

¿A qué llevó todo esto? Al no existir acuerdos -era lo que nosotros queríamos-, hubo que judicializar el tema. Cuando no existen acuerdos en un Estado democrático, debemos ceñirnos al arbitrio del sistema judicial. El sistema judicial analizó y escuchó todas las posiciones y culminó con un fallo, que dice: “Desestimando la excepción de falta de legitimación pasiva del Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, haciendo lugar a la demanda parcialmente y condenando al Ministerio de Transporte y Obras Públicas a la reparación in natura del hábitat ambiental dañado en el plazo de ciento ochenta días con las indicaciones científicas y técnicas que determine el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, de acuerdo a lo expresado en el considerando, desestimando la demanda con relación al Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente. Ejecutoriada, cúmplase y oportunamente archívese. Doctora Ana María Bello Andriolo, Juez Letrado”.

Este fallo nos hace partir de tres puntos, que es lo que quiero trasmitir a ustedes.

Tenemos la ilegitimad de la obra que se realizó sin ningún tipo de estudio ambiental y que existe, que es tangible. Ustedes pudieron ver la evidencia científica que existe con respecto al daño que está ocasionando. Además, tenemos un fallo judicial que incoa inteligentemente porque no va a la obra, queda librado al arbitrio de las personas que después quieran o no activar algún elemento. Se va a la parte de fondo, al medio ambiente. El fallo judicial ordena y pide que se cumpla la restitución in situ del medio ambiente dañado. Además, se comisiona a un responsable a hacerlo, que es el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. En ese juicio, el ministerio presenta un recurso de forma y no de fondo -porque es conteste de lo que son los

estudios de la facultad y del Imfia- proponiendo, a su leal saber y entender, una acción para intentar cumplir el fallo judicial.

Cuando nosotros tomamos conocimiento de ello, en reunión de la Comisión de la Costa y de Demaval, entendimos acertada la medida. Estamos de acuerdo con lo que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas quiere hacer. Es más: vamos a documentar por escrito el tema y vamos a hacer llegar al señor ministro nuestra aceptación de la propuesta, pero vamos a dejar una salvedad. Me refiero al seguimiento posterior a la obra para ver si se cumple o no con la reparación del medio ambiente dañado. Si la medida de retirar el 50% de la escollera restituye en un tiempo prudencial el medio ambiente, nosotros damos por zanjado este tema porque creemos que la medida satisfará a quienes nos sucedan en el tiempo para poder disfrutar de todo esto en forma personal. De esa forma, no se quitan del departamento los recursos que puedan tener por ingresos del turismo estas playas que, como bien decía nuestro presidente, albergan a más de treinta mil personas en temporadas pico. ¡Vaya si son recursos genuinos que ingresan al departamento! Si eso no se cumpliera, nos atendríamos nuevamente al fallo invocado en primera instancia por nuestro sistema jurídico al cual nos subyugamos.

Trajimos para dejar a la Comisión un resumen de todos los estudios de la facultad, el fallo judicial que dispone esta medida y el respaldo de nuestra Intendencia de Colonia y de los municipios respectivos en cuanto a la acción que estamos tomando. En la reunión a la que comparecieron los vecinos de San José dijeron que había puertos con escollera y que no se había cumplido con Colonia. En ese sentido, podemos demostrar que los puertos en Colonia se hacen arroyo adentro porque da seguridad a los yates. Será bienvenido un puerto en San José, siempre y cuando no se crezca a expensas de otro, sino en conjunto.

Nosotros fuimos muy celosos al decir que la solución debe tener como punto de partida la convivencia futura que van a tener los vecinos de San José y de Colonia, porque la medida va a pasar, pero pueden quedar resquemores. Esto tiene que ser consensuado porque debemos vivir en un país en el que todos somos hermanos, vecinos, ciudadanos y tenemos derechos que terminan donde empiezan los de los demás.

SEÑOR CRISTOFORONE (Yamandú).- En esa carpeta también hay una nota de un periodista del departamento de San José en la que se habla del error de haber construido esa escollera. En la playa Brisas del Plata, que es la que está más cerca de la escollera y pertenece al departamento de Colonia, habita mayoritariamente gente de San José y todos nos apoyan. Han ido diputados y senadores a ver el efecto de la escollera en las playas y siempre recuerdo lo que dijo el doctor Darío Pérez Brito en cuanto a que la única solución era hacer desaparecer la escollera poniendo una bomba, ya que sacar solo la mitad era dejar la mitad del problema.

Nosotros queremos que se saque la mitad de la escollera y quedar a la espera -tal vez yo no lo vea- de que se restituya la arena a nuestras playas. Teníamos playas de más de 100 metros de largo y ahora, por ejemplo, Santa Regina tiene más o menos 15 o 20 metros y le queda la mitad de un medano. Sabemos que aquí hay gente que conoce Santa Regina y puede avalar lo que estoy diciendo. Lo que queda es una barranca muy práctica para apoyar el termo y el mate, porque playa ya no hay más.

SEÑORA BENTANCUR (Analí).- Los compañeros explicaron muy claramente la situación.

Mi territorio abarca la zona costera de las playas, que se denomina Costa del Inmigrante y puedo trasmitir que hay gran preocupación de parte de todos los vecinos, los que viven en forma permanente y los visitantes, por la gran pérdida de arena, como explicó el presidente de Demaval. Por supuesto que esto nos perjudica muchísimo en lo que tiene que ver con el turismo.

Nuestra responsabilidad es defender las playas para el futuro, a fin de que las nuevas generaciones puedan disfrutar de la costa del departamento de Colonia, que es hermosísima. En ese sentido, los municipios de Colonia Valdense, que es nuevo y del que soy la titular, Nueva Helvecia y Rosario, apoyamos estos reclamos porque a esas playas van vecinos de toda la zona este del departamento, así como muchos vecinos de Flores, Soriano y San José que tienen propiedades en esa costa, y que actualmente está tan deteriorada. Por lo tanto, vamos a luchar para lograr lo que acaba de manifestar el presidente de Demaval.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Escuchamos atentamente la exposición que realizaron los vecinos. Recuerdo que el año pasado recibimos a un grupo de vecinos de Colonia y también de San José por este tema.

Aclaro que no soy especialista en temas ambientales o hidráulicos. Simplemente, me trato de informar cuando recibimos este tipo de planteos para saber de lo que se está hablando y poder opinar con cierta dosis de propiedad.

El problema está claro en cuanto a la retención de arena en la escollera, pero a mí me preocupan las vías de solución. En el proyecto original estaban planificadas dos escolleras y se enmarca en varias obras similares que se hicieron en Higueritas, Carmelo y Riachuelo que sí están completas. Sin embargo, en este caso no se terminó la segunda escollera por lo que el proyecto está incompleto y la gente que entiende del tema dice que por eso se han generado algunos de los perjuicios que se han detallado aquí.

Una de las soluciones que hay, que es la más conocida y surge del fallo del Juzgado Letrado en lo Civil de Cuarto Turno de Montevideo, es acortar los 140 metros finales de la escollera que tiene un costo aproximado de US$ 7.000.000 y, según los técnicos, es una obra compleja.

Me gustaría saber si existe un análisis de impacto ambiental del corte de la escollera y, si es así, me interesaría que nos lo hicieran llegar. Además, quisiera saber si en caso de corte se puede aterrar la salida del Cufré o si posiblemente se produciría una inundación de los predios de las riveras vecinas, porque se estaría despidiendo un montón de arena en poco tiempo.

Desde 1993 a la fecha las tecnologías han avanzado. Hoy existen los geotubos que son mucho más baratos que las escolleras e incluso se rellenan con material de la zona. Algunos técnicos nos han dicho que por menos de US$ 1.000.000 se podría hacer la segunda escollera con esta técnica para minimizar el riesgo de la acumulación.

Reitero que no soy entendido en estos temas, pero me dejó muy preocupado una comparecencia de una delegación del Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente el año pasado en la Comisión de Turismo de esta Cámara. En esa oportunidad estuvieron presentes la ministra, arquitecta Eneida De León y el director nacional de Medio Ambiente, ingeniero Alejandro Nario. Al repasar la versión taquigráfica noté que la señora ministra dijo que estaban en comunicación con la Dirección Nacional de Hidrografía y había sugerencias que los preocupaban porque creían que cualquier intervención que se hiciera podría afectar más esa zona. Se ha hablado de sacar un pedazo de la punta de la escollera, de hacer un bypass por dentro, pero hasta ahora lo que se ha hecho es un trasbase de arena que, según informan los técnicos, funcionó correctamente. Da la sensación de que no hay más acumulación ya que pasó bastante tiempo. En otra parte la ministra dijo que, según lo que se le había dicho, esa obra rondó los $ 18.000.000 y que había que ver si era necesario hacer esa obra cada tanto o convenía hacer una definitiva que también tiene sus contras. Más adelante, respondiendo una pregunta del diputado Mendiondo dijo que hay un informe técnico que establece que la situación no se agravó en los últimos ocho o diez años. Lo que pasó fue en los años noventa, pero el hecho de que no se siga produciendo el efecto que se produjo en los primeros años de la construcción de la escollera es algo que lógicamente debemos trasmitir a la población de alguna forma. También dijo que creía que el cuidado del frente marítimo de todas nuestras playas y de las arenas, se tiene que dar en un sistema genérico, porque una actuación que parece inocente, como perforar la escollera para que empiece a fluir la arena, puede afectar otras situaciones y agravarlas.

Por lo tanto, en base a lo que dijo la señora ministra y entendiendo la preocupación que tienen los vecinos en cuanto a la falta de arena en las playas de Colonia, me pregunto si por tratar de conseguir una solución rápida no se termina generando un problema mayor, porque tal vez con menos costo existen otros tipos de soluciones que no impliquen romper la escollera y sean más fáciles a nivel técnico, y más baratos ya que es una erogación que tenemos que hacer todos los uruguayos, subsanando el problema sin generar otro tipo de inconvenientes como, por ejemplo, un posible aterramiento de la salida del Cufré o un aluvión de arena. Eso es lo que nos dicen algunos técnicos que entienden del tema.

SEÑOR ROSELLI (Edmundo).- Conocemos el tema, porque nos hemos reunido varias veces con los vecinos y hemos estado en Boca del Cufré. Es increíble con el paso de los años cómo la arena está pasando a través de las piedras.

Antes de conocer el fallo judicial, tuve una reunión con el señor ministro y nos acompañaron los intendentes de Colonia y San José, y el senador Camy. Se habló mucho sobre el tema y se planteó el costo del desarme de la escollera. Asimismo, se mencionó que esa piedra fue ofertada a Montes del Plata, pero no tenía la calidad necesaria para hacer el muelle.

La solución política vino por el lado de cortar la escollera a la mitad, para que la arena pase y se recuperen en parte las playas de Colonia. La arena va a pasar por el canal donde está la desembocadura del arroyo Cufré y eso haría que se tranque en ese lugar complicando la entrada de los barcos al puertito que está mar adentro. Él se comprometía a mantener el dragado, la limpieza o el mantenimiento de esa desembocadura. Hasta el día de hoy están los caños tirados de la draga en el lugar en el que se intentó pasar la arena de la desembocadura desde donde está hoy el muelle hacia el otro lado, pero no funcionó. Es más, quedó arena en la desembocadura y fue necesario sacarla.

Hubo voluntad de parte de la Intendencia de Colonia y del señor ministro y esto fue trasladado al señor Falero, intendente de San José, quien quedó en hacer una reunión del lado de su departamento para ver si se podía llegar a un acuerdo. Hasta ahí llegaron nuestras negociaciones, hasta que apareció el fallo judicial.

SEÑOR CRISTOFORONE (Yamandú).- La historia cuenta que la empresa que iba a hacer la escollera construiría una de 70 metros de largo y otra en la otra margen, a los efectos de hacer un puerto, amarradero de yates y otras mejoras.

La cuestión es que hubo etcéteras -el director de Dinama lo puede decir- y de 70 metros y sin autorización de Hidrografía -ustedes recibirán el compendio de sesenta informes de Hidrografía que se oponen a esta obra, cuando el director de esa Dirección era el señor Juri, de Juan Lacaze- se construyeron 400 metros de escollera que, en realidad, no es escollera, sino un amontonamiento de piedras, al cual no se le hizo un fundamento abajo. Eso es lo que actualmente hace que -tal como cuando uno hace un flan muy blando- la piedra haya comenzado a explayarse hacia los costados. Actualmente, para desarmar la escollera, primero hay que armar las partes que se hundieron, porque no tiene cimientos. Si se tratara de hacer una limpieza del canal, se facilitaría que las piedras más rápidamente se abrieran desde abajo.

En cuanto al aterramiento, se está dando, pero por otra situación. La arena no pasa del este hacia el oeste por la brutal escollera, pero cuando hay viento pampero la arena entra al arroyo. ¿Por qué? Porque hay una escollera que no la deja pasar y, por lo tanto, la manda para adentro del arroyo. Eso hace que los dueños de los terrenos de la margen del arroyo sobre el departamento de San José estén perdiendo parte de ellos o de sus casas, porque al llegar el agua impetuosa del arroyo San José y encontrar arena en su salida -porque el pampero la acumula- les tira las barrancas. Tanto es así, que del lado de San José hay gente que ha tenido que colocar tanques llenos de cemento uno arriba del otro para impedir que el agua les siga carcomiendo sus terrenos.

De manera que los técnicos dicen que el dragado es un disparate. Como dijo el señor diputado, Hidrografía no aceptó la escollera, ni el puerto, porque está mal hecho, no sirve para nada y cuando se accede con los botes de los pescadores hay que poner una escalera para llegar al muelle.

Hay tres demandas. La primera de ellas fue hecha por el ministro Rossi, dadas las condiciones en que se hicieron esas construcciones.

Cuando nosotros, por amistad con el director de Montes del Plata, invitamos a sus técnicos a conocer la escollera, trajeron unos martillos con los que iban golpeando las piedras. El señor Díaz, quien era el jefe de los técnicos, desde el comienzo nos dijo que eso no servía para nada, porque es piedra blanda. Nos mostraban unas piedras redondas a las que les salían unas cascaritas cuando las golpeaban. Las piedras redondas no sirven para hacer un muelle. Apenas un tercio de la piedra servía. La cantidad de arena acumulada por la escollera permitía la entrada de las barcazas de cola, pero si se le colocaba piedras no salían. Prefirieron comprar en una cantera cercana a la ciudad de Colonia.

Nosotros pedimos que el hábitat se recupere. Según creo, la señora ministra aquí nombrada fue o es socia de la Asociación Cristiana de Jóvenes. Esa Asociación ha perdido 85 metros de frente sobre el río dado que, como no se devuelve la arena o no llega la arena que debería llegar, han perdido toda la playa y cinco líneas de pinos.

Por otro lado, el corte es fundamental, porque ya comenzaron a aparecer camalotes y juncos. Sacar la piedra puede ser muy caro, como también lo es cuidar a un enfermo; en ese sentido, estoy con lo que decía el diputado Darío Pérez.

SEÑOR MUSSINI (Silvio).- Con respecto a lo que decía el señor diputado, creo que tiene razón al manifestar que debería existir un estudio de impacto sobre la obra a realizar. Eso es correcto. Debería ser así, si todos fuéramos inteligentes en la forma de tomar la decisión.

Quiero plasmar la siguiente realidad. La Costa del Inmigrante tiene 15 kilómetros de playa, con distintos balnearios de reconocida fama turística -Fomento, Los Pinos, Blanca Arena, entre otros-, con todo lo que se señaló sobre los camping y demás. Hay una realidad científica avalada por la Facultad de Ciencias y es que esas playas van a desaparecer. Así lo informan los técnicos, no yo. ¿A raíz de qué? De una obra hecha sin pensar en lo que aquí se decía, totalmente ilegítima y sin ningún tipo de estudio ni impacto. Hoy, desarmarla puede implicar algún problema de impacto ambiental a esa zona; no lo dudo.

El legislador, tiempos ha, estableció que está exento de pena aquel que cometa un mal menor para evitar un mal mayor. Así lo dicen en los estudios penales. Pregunto cuál es el mal menor y cuál es el mal mayor. ¿El mal menor será dejar a todo un departamento sin 15 kilómetros de costa, perdiendo todo lo que puede ser el afluente de turismo de treinta mil personas anuales? Y esto aun viviendo de espaldas a la playa, porque cuando se conozca en otros lugares, será masivo. Todos los países industrializan sus centros y pueblan sus costas. No me cabe la menor duda de que estas costas van a ser pobladas y disfrutadas. ¿Cuál es el mal menor? ¿Que se tape la boca del arroyo? Y ¡bueno! hay dragas. Habrá un costo hacia alguien; después, el legislador o el decisor de turno dirá a quién le corresponde ese costo para reparar esa parte, pero me parece que es un mal menor

Creo que el fallo de la Justicia fue excelente al decir no que se sacara la escollera, sino que se recompusiera el medio ambiente. Ese es el mal mayor que hoy tenemos. En cuanto al mal menor, haciéndonos eco de las palabras de la ministra de Turismo y Deporte quien dijo que el año próximo pasado ingresaron por concepto de turismo más de US$ 1.500.000.000 a las arcas del Estado, parece irrisorio que no exista dinero para hacer el dragado de un arroyo y salvar las costas.

SEÑORA REISCH (Nibia).- Simplemente, quiero agradecer a la Comisión por haber recibido a esta delegación de la Costa del Inmigrante. La verdad es que actuaron con celeridad ante mi requerimiento.

Me parece que en el día de hoy quedó muy clara cuál es la postura de Colonia. No se trata de enfrentarnos con ningún departamento, sino de buscar puntos de entendimiento y recuperar lo que realmente Colonia, injustamente, ha perdido a través de los años.

Nuestra postura está respaldada científicamente, por facultades, por ministerios.

Quiero comentarles que, si mal no recuerdo, el pasado 18 de mayo, la Comisión de Turismo recibió al director de la Dinama, ingeniero Nario. En la versión taquigráfica de esa sesión podrán leer cuál es su forma de pensar y cómo tiene previsto actuar la Dinama, con los estudios ambientales correspondientes, porque no queremos que exista un problema como el actual.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quizás este intercambio hubiera dado para mucho más, pero le hemos dedicado el tiempo que podemos.

Creo que la reunión ha sido muy buena. Les vamos a pedir que nos dejen todos los informes que puedan.

La Comisión verá qué acciones puede llevar a cabo para ayudar a la solución del problema.

Muchas gracias.

(Se retira de sala la delegación de habitantes de la Costa del Inmigrante, departamento de Colonia)

——Comunico que el 22 de junio vamos a ser recibidos por el Congreso de Intendentes en Carmelo.

Por otra parte, quiero señalar que esta Comisión pidió a través de la embajada en Buenos Aires una reunión con la Comisión de Transporte argentina. La secretaría del embajador Héctor Lescano nos informó que estaban trabajando en el tema, pero que no resultaba sencillo coordinarla porque hay un nivel de enfrentamiento grande. Además, el presidente de dicha comisión es un gremialista y hay muchos problemas por resolver; por lo tanto, la situación es complicada. No obstante, se nos dijo que el embajador iba a seguir realizando gestiones para concretar esa reunión.

Si alguien puede hacer algún otro trámite, es bienvenido.

(Ingresa a sala una delegación de la Unión Ferroviaria)

——La Comisión tiene el agrado de recibir a una delegación de la Unión Ferroviaria, integrada por los señores Carlos Aramendia, William de los Santos, Georgi Martínez, Pablo Bonilla y Luis Casullo, con la que ya nos habíamos reunido en otra oportunidad.

Para recordar el tema, voy a dar lectura a una nota que ustedes nos enviaron, que dice: "17 de febrero de 2016 Presidente de la Comisión de Transporte de la Cámara de Diputados Diputado Felipe Carballo Solicitamos ser recibidos por la Comisión que usted preside atentos a la preocupación que nos causa la inminente desaparición del modo ferroviario en el transporte de cargas en la medida que no se tomen resoluciones urgentes, que cambien el actual curso de la gestión de AFE y SLF. Independientemente de nuestra posición en cuanto a que el transporte ferroviario todo debería ser como lo dice la carta orgánica de AFE responsabilidad del Ente Ferroviario, nos preocupa la conservación del modo de transporte por ferrocarril porque estamos convencidos de que es estratégico y un acto de defensa de la soberanía para el Uruguay. Creemos que es nuestro deber comunicar e informar en primer lugar a la Comisión que usted preside, sobre los graves problemas de gestión en esta área y la destrucción que esa mala gestión está causando. Pérdida de clientes, notoria baja de la carga transportada, graves accidentes laborales, rotura de tramos de vías y puentes ferroviarios, violación de normas ferroviarias de seguridad, disminución de locomotoras y vagones disponibles por falta de mantenimiento o peor, por reparaciones mal hechas. Son solo algunas de las cosas que hemos constatado en estos primeros 6 meses de gestión de SLF. Esperando ser recibidos a la brevedad dada la gravedad de la situación […]"

——Posteriormente, el 23 de mayo, reiteran la solicitud realizada el 17 de febrero, y vuelven a plantear el mismo tema. Ese mismo día, la Comisión los convocó para que concurrieran hoy.

SEÑOR ARAMENDI (Carlos).- Como presidente de la Unión Ferroviaria, quiero agradecer que nos hayan recibido.

La solicitud para concurrir a esta Comisión la habíamos hecho en febrero, pero hasta ahora no habíamos tenido ningún tipo de respuesta. Esto nos preocupó porque cada vez que nosotros solicitamos ser recibidos por este Cuerpo siempre se nos respondió rápidamente. Pero cuando reiteramos la solicitud, se nos respondió en forma rápida y ejecutiva.

El señor presidente hizo un relato de nuestra situación que, a mi modo de ver, se divide en dos partes. En primer lugar, la gestión instalada actualmente en AFE y, en segundo término, la situación en que se encuentra a partir del 1º de julio de 2015, cuando empieza a funcionar Servicios Logísticos Ferroviarios, que es una empresa estatal bajo el derecho privado.

Con respecto a la gestión, desde el punto de vista de los trabajadores y del sindicato, es muy mala y no es adecuada. El presidente de AFE, nombrado con venia del Senado, ha trabajado mucho para poner en funcionamiento a Servicios Logísticos Ferroviarios, empresa que él también preside. Increíblemente, está presidiendo las dos empresas relacionadas entre sí. Durante el tiempo que ha estado en AFE ha dedicado todo su esfuerzo para que esta empresa funcionara bajo el derecho privado. El Poder Legislativo votó la venia para que fuera presidente de AFE, no para que fuera presidente de Servicios Logísticos Ferroviarios. Pero la ley lo habilita a que pueda ser presidente de la otra empresa. Él ha recorrido todo el país tratando de convencer a los trabajadores ferroviarios que dejen de trabajar en la órbita del derecho público y pasen al privado. Eso ha

causado una gran molestia entre los trabajadores ferroviarios, porque se entiende que la función del presidente de AFE es incentivar y promover que rindan cien por ciento dentro de AFE.

Por otro lado, nos preocupa que este directorio haya resuelto dejar funcionarios excedentes. Consideramos que se cometió un gravísimo error al dejar ochenta trabajadores excedentes. Cuando se confeccionaron las listas por parte del propio directorio, no se evaluó qué funcionario iba a quedar excedente; se hizo al boleo, por decirlo de una forma clara.

Nosotros tenemos trabajadores en diferentes partes del país, en Paysandú, Salto, Paso de los Toros, Montevideo y Nico Pérez, los llamados lugares de remesas, donde se ubican los maquinistas. En la remesa de Paso de los Toros teníamos algo más de veinte trabajadores, todos maquinistas, pero increíblemente quedaron todos excedentes. Nosotros tomamos esto como un ataque al sindicato, porque Paso de los Toros era uno de sus bastiones más fuertes. En esa zona no quedó ningún trabajador maquinista. A esto se agrega que quedaron algunos excedentes en Paysandú y Salto, pero dejaron diez maquinistas.

Una vez que los maquinistas se quedaron en Paysandú y Salto, a los veinte días, Servicio Logístico Ferroviario comienza a trabajar en esa zona. Al estar trabajando esta empresa en Paysandú y Salto -donde se realiza el transporte de la caliza-, los trabajadores ferroviarios no tenían lugar para estar ahí. Entonces, se los tuvo que trasladar a Montevideo desde Paysandú y Salto, generando un costo de alrededor de $ 5.000 por día por cada trabajador en pago de hoteles; había que pagarles viáticos, pernocte y hotel. Trajeron diez funcionarios a un costo de $ 5.000 cada uno y estuvieron durante dos meses en Montevideo. Ahora, están en Montevideo, pero AFE buscó una solución y les dio una vivienda. Pero eso generó un costo adicional increíble a AFE por no haber valuado que en esa zona iba a empezar a trabajar Servicio Logístico Ferroviario. Eso sucedió en varias oportunidades.

Nosotros tenemos en Montevideo un laboratorio que está catalogado en tercer lugar en todo el país; allí se hacen los trabajos con aceites y combustibles. Se trabaja mucho para terceros, para empresas de ómnibus y del centro de Montevideo. Ahí tenemos dos trabajadores: el ingeniero químico y una funcionaria. Increíblemente, AFE deja excedente al ingeniero químico. El laboratorio, a partir de hoy, prácticamente no funciona porque la funcionaria que quedó hace algunas de las tareas; además, no puede hacer informes ni firmar como técnico.

Cabe señalar que el laboratorio cumplía un rol fundamental en AFE y en la venta de servicios. Como saben, ese cargo no se puede llenar porque es excedente. Por lo tanto, AFE va a tener que salir afuera para realizar el trabajo con los combustibles.

En la misma dirección, se deja excedente al coordinador de la remesa y a un jefe. Increíblemente, las remesas tienen que seguir trabajando. Hoy, esos cargos no se pueden ocupar porque son excedentes. Vamos a ver cómo se soluciona esto. Entendemos que hay un grave problema de gestión por parte del directorio de AFE; realmente, las cosas se están haciendo sin mucho rumbo.

Por otro lado, tenemos un gran problema -que ya está instalado- con el desfinanciamiento de AFE. Tenemos deudas muy importantes de alrededor de $ 65.000.000. Solo a Ancap se debe $ 38.000.000; además, el ente ya cortó la entrega de gas. El combustible que tienen las camionetas y los camiones no va a durar mucho más.

Los vehículos que están al servicio de la infraestructura para el traslado de cuadrillas a los diferentes puntos de la vía entraron a los galpones porque no hay plata para el servicio correspondiente. Eso genera cierta parálisis en el transporte de AFE.

No puedo dejar de mencionar las dificultades que hemos venido teniendo para el cobro de los sueldos; hubo atrasos. Hemos cobrado los 5, 6 o 7 de cada mes cuando, regularmente, se pagaba el primer día hábil.

Entendemos que se trata de una pésima gestión, sin rumbo. Creemos que el rumbo hay que marcarlo; uno se podrá equivocar o no, pero es un rumbo a seguir. El tema es que estamos flotando como un barco sin timón: no sabemos para dónde vamos. Eso genera mucha preocupación en los trabajadores porque no bajan directivas concretas.

Toda esta situación económica también tiene una raíz. A partir del 1º de julio de 2015, cuando se instala Servicio Logístico Ferroviario, AFE transfiere a la empresa todas las locomotoras y los vagones. Los talleres también empiezan a trabajar bajo las órdenes de SLF. De esa manera, AFE pierde la única forma genuina de ingresos; deja de facturar porque le entrega la cartera de clientes. Lo único que recibe es un mal llamado subsidio porque se está devolviendo lo que nos pertenece a través del ahorro que generábamos al Estado.

Este subsidio comenzó en 2009 y es en pesos. Entonces, al no haber ingresos por facturación de cargas, se genera un agujero negro que está sin llenar. El subsidio es de $ 21.000.000 aunque en el Rubro 0 tenemos casi $ 38.000.000. También debemos tener en cuenta que AFE hoy tiene unos quinientos funcionarios pero que paga el salario a casi mil personas. Hay trescientos funcionarios con retiro anticipado que están en el presupuesto de AFE más los ochenta excedentes que no han sido redistribuidos. Esto debería haber sido resuelto antes de entregar la facturación a Servicio Logístico Ferroviario; debió haberse discutido con el Ministerio de Economía y Finanzas.

Como saben, el decreto reglamentario Nº 473, de 28 de diciembre de 2011, crea SLF y queda claro lo que hace la empresa, es decir, transportar la carga. AFE se quedó con la infraestructura, las comunicaciones, la estación, el tráfico, algunas partes de los talleres, las remesas y la administración, todo lo que no genera ingresos; todo el ingreso genuino se pasó al derecho privado.

Esa parte no se contempló a la hora de hacer la transferencia y hoy estamos con una crisis muy complicada.

Como saben, la empresa se creó en 2005 pero se pone en funcionamiento a partir de 2011. Este Poder Ejecutivo la pone efectivamente a funcionar a partir del 1º de julio. Nosotros trajimos algunos datos para que vean cómo ha funcionado esa empresa. En el transporte de la carga, en los diez meses en funcionamiento -desde julio hasta abril-, la empresa perdió alrededor de 200.200 toneladas. Lo que nosotros transportábamos en cuatro meses, ellos lo hicieron en seis meses. La gestión de la empresa fue pésima; va perdiendo carga mes a mes. Lo que el gobierno instaló como un nuevo modo ferroviario está fracasando rotundamente; nosotros lo adelantamos.

Nosotros, al 31 de diciembre de 2014, teníamos veintiuna máquinas en funcionamiento; al 31 de diciembre de 2015, la empresa tenía siete máquinas trabajando. De la serie 2000 -son las más importantes-, entregamos siete en diciembre de 2014; en diciembre de 2015 ellos tenían dos. De la serie 800, nosotros les entregamos siete y ellos, a diciembre de 2015, tenían funcionando cinco. Estos son números reales. Actualmente, a abril de 2016, tienen funcionando nueve máquinas: cinco de la serie 2000 y cuatro de la serie 800.

Cuando SLF se hace cargo de toda la carga y de los talleres de AFE, los trabajadores ferroviarios fuimos desalojados del taller diesel y llevados a otro lugar donde no se puede hacer la misma operativa. En ese momento, les dijimos que iban a tener problemas con las máquinas porque no tenían trabajadores capacitados. A la vista está que en poco tiempo se cayó el 50% de las máquinas.

Por otro lado, cuando les dijimos que para el transporte de carga no iban a tener trabajadores porque los empleados ferroviarios éramos funcionarios públicos, que no íbamos a pasar al derecho privado y que iban a tener problemas, no nos escucharon y los problemas están a la vista.

Debemos agregar la gestión de la empresa. Se trata de gente que no tiene la más mínima capacidad para estar al frente de una empresa ferroviaria. Hay algo que trajo a AFE una gran pérdida económica y que debió asumir. Me refiero a la orden del gerente de operaciones de Servicio Logístico Ferroviario para transportar la planta que se trajo desde Minas con el clinker; él ordenó que se cargaran 2 toneladas más por vagón.

Hay una orden firmada en la que se dice que se carguen dos toneladas más por vagón. En realidad, esa situación no se evaluó, si bien fue consultada con todos los gerentes de AFE, tanto de infraestructura como de material rodante, quienes dijeron que se debían respetar los parámetros establecidos para el transporte de carga que indican que se pueden transportar 18 toneladas por eje y no más. El problema es que el directorio de la empresa no tuvo en cuenta que en los vagones se genera una acumulación de la materia prima que se transporta para la elaboración de portland, la que se carga en caliente. En realidad, el hecho de que se cargue en caliente es lo que provoca que se acumule en los vagones, lo que aumenta la tara del vagón; entonces, al aumentarse dicha tara -lo que también tenemos documentado- provocó que todos los vagones estuvieran pasados en 3, 4 o 5 toneladas. Además, hay que tener en cuenta que se ordenó cargar dos toneladas más por

vagón, y como el sistema utilizado es electrónico y se opera a través de una computadora, este carga la cantidad que se le indica sin importar dónde se coloca el material.

Por lo tanto, esa situación llevó a que la mayoría de los vagones estuvieran pasados de la tara y de las 18 toneladas por eje establecidas en la reglamentación, lo que provocó que se produjera un descarrilamiento a la salida de Pando. En realidad, tuvimos suerte, porque se produjo a las seis y media de la mañana; si hubiera ocurrido a media mañana podría haberse producido una desgracia, ya que por ese lugar transitan muchos niños y mucha gente. Además, hay que tener en cuenta que debido al descarrilamiento de los vagones se rompieron 150 metros de vía y fue arrasado un puente entero, y todo eso se debió al exceso de carga. Por lo tanto, hay una responsabilidad directa del cuerpo gerencial de la empresa, y como trabaja bajo el derecho privado nadie le dijo nada. Ese es uno de los grandes problemas que tenemos, ya que las empresas estatales que trabajan bajo ese régimen no tienen control del Parlamento ni del Tribunal de Cuentas

Como dije, se rompieron 150 metros de vía, se arrasó con un puente -ahora se debe ira 5 kilómetros por hora debido a que se hizo una reparación precaria hasta que se apruebe la licitación-, y no pasó nada; se cargaron de más los vagones y se produjo un accidente terrible, pero no pasó nada, aunque todo eso fue producto de la gestión de esta empresa, como así también la caída de la carga. Además, el señor Ponce de León, que es el gerente, les dijo a dos clientes de Rivera que no podía transportarles más la carga porque no le convenía operativamente y que la llevaran en camión, mientras que AFE debería tratar de sacar carga de la ruta, considerando que eso trae muchos perjuicios. Entonces, perdimos dos clientes y 200.000 toneladas, las que ya están en la ruta y nos será muy difícil recuperar. Por lo tanto, la gestión de esta empresa, realmente, es pésima, y por ello responsabilizamos directamente al Gobierno.

El Gobierno no confió en los trabajadores ferroviarios, pero terminó diciendo que nos precisaba y nos quiso obligar a pasar al derecho privado. En realidad, la empresa no funciona y generó en AFE una crisis muy profunda, ya que le retiró el único ingreso genuino que tenía. Además, no está siendo efectiva en el transporte de la carga, ya que perdió el 35%, está perdiendo clientes y está en vías de perder alguno más. actualmente, AFE trae el arroz de la línea de Río Branco, desde Varela, Vergara y Treinta y Tres -son tres puntos de transporte de arroz-, pero antes transportaba dos trenes por semana y ahora solo uno por mes. Por lo tanto, con Saman estamos complicados, y si no cumplimos, es probable que esta empresa también se termine retirando.

La situación es realmente compleja y el Gobierno no da respuestas a la situación. Por otra parte, el decreto reglamentario es claro: dice que la empresa Servicios Logísticos Ferroviarios estará compuesta por el 51% de AFE y el 49% de la CND y que no podrá recibir subsidios, ya que está bajo el derecho privado. El problema es que AFE capitalizó a esta empresa con todo el material, con máquinas y vagones, con la infraestructura de los talleres y con la cartera de clientes, pero el socio minoritario, que es la CND, hasta el día de hoy no puso un solo peso.

En realidad, no puso absolutamente nada, porque el famoso préstamos de cuarenta y cinco millones que se iba a destinar a Servicios Logísticos Ferroviarios no le fue otorgado porque no cumple con los requisitos necesarios de una empresa ferroviaria de transporte de carga.

Entonces, como dije, no recibió plata y no puso un solo centavo e, indirectamente, terminó siendo subsidiada por AFE. Digo esto porque se hizo un contrato -también lo tenemos aquí- entre AFE y Servicios Logísticos Ferroviarios que, increíblemente, está firmado por el señor Wilfredo Rodríguez como presidente de AFE y como presidente de la empresa; por lo tanto, él se vende y se compra los servicios.

En realidad, nosotros entendemos que aquí hay una conjunción público- privada y que se está poniendo mucho énfasis en que Servicios Logísticos Ferroviarios funcione. Entonces, los servicios que se venden son cobrados a precios lamentables, y en el contrato se dice que se cobrará por trenes. Por lo tanto, por un tren con 800 toneladas de combustible desde Treinta y Tres a Montevideo se cobra $ 293.000.

Por otro lado, nosotros consideramos que el canon que se fijó es un poco raro; en realidad, no le encontramos la vuelta al tema del canon. No conocemos las paramétricas que se tomaron en cuenta para hacerlo, pero se hace referencia a los kilómetros recorridos y al tonelaje del tren y figuran las siguientes cifras: 2,24 y 0,04, pero no sabemos de dónde salieron esos números; hasta el día de hoy, nadie nos ha podido decir de dónde salieron esas dos cifras para marcar el canon.

Además, el canon que paga Servicios Logísticos Ferroviarios es irrisorio, y cuando lo hace, porque ese es otro de los problemas que tenemos, ya que lo paga cuando entiende oportuno, más allá de que hay un contrato que dice que lo debe hacer en los primeros cinco días hábiles del mes. Por lo tanto, la plata por la venta del servicio y el pago del canon no llegan a AFE en tiempo y forma, ya que, como dije, Servicios Logísticos Ferroviarios paga cuando se le ocurre.

Por ejemplo, el mes pasado esta empresa debía pagar a AFE $ 13.000.000 por el canon y la venta de servicios, pero le pagó $ 4.000.000, por lo que el presidente de AFE estaba muy enojado, pero resulta que él es el presidente de esa empresa; por lo tanto, el señor Rodríguez fue el que pagó esos $ 4.000.000, pero reclamaba que le estaban pagando de menos. En realidad, son cosas extrañas, y hasta causan risa cuando uno trata de explicar cómo el presidente de AFE se enojó con el presidente de Self porque se pagaron $ 4.000.000 en lugar de $ 13.000.000, teniendo en cuenta que son la misma persona.

En realidad, todo esto lo generó el Gobierno; podemos echarle la culpa a quien quieran, pero como no tenemos pelos en la lengua, podemos decir que esta es la peor crisis que tuvimos en cuarenta años; yo voy a cumplir cuarenta años como ferroviario, y pasé por la dictadura, por los gobiernos de derecha -blancos y colorados- y nunca vi una crisis como esta, la que se produjo por un capricho, ya que se quiere llevar adelante una empresa que no funciona. Eso lo dijimos mil veces y le hicimos varias propuestas al Gobierno, pero no aceptó ninguna y sigue adelante con este modelo, que ya fracasó. Además, le está generando un doble costo a AFE, porque lo que hacía ahora lo lleva a cabo una empresa que está bajo el derecho privado, pero como no tiene plata, está siendo subsidiada por la Administración de Ferrocarriles del Estado en la venta del combustible, los aceites y el servicio. Digo esto porque AFE recibe combustible de Ancap a menor precio y se lo vendemos a esa empresa -que está bajo el derecho privado- al mismo valor. En realidad, AFE no podría vender combustible porque no se dedica a eso -es algo que debería hacer Ancap-; sin embargo lo está haciendo.

Estas cosas son las que este Gobierno ha generado, y nosotros entendemos que algo hay que hacer de manera urgente. Esa es la razón por la que vinimos hasta aquí, y estamos muy agradecidos por haber sido recibidos.

Sin duda, consideramos que hay que hacer algo para solucionar la situación, porque este modelo ya fracasó; solo hay que tener la humildad suficiente para entenderlo y devolver a AFE lo que establece el primer punto de su Carta Orgánica, que es el transporte de carga, es decir, para lo que fue creada.

El asunto es que el daño ya está hecho; ese es el gran problema. Ahora podemos sentarnos a pensar en una forma para salir de esta situación, pero el daño está hecho, porque más de trescientos trabajadores ferroviarios se fueron, con el retiro anticipado, con 58 años de edad que, según estudios internacionales que consultamos, es la edad en la que los trabajadores ferroviarios tienen más experiencia como para trasmitir a las nuevas generaciones. Pero eso no puede hacerse, porque ya se fueron. Además, AFE cuenta con ochenta excedentes, el 70% de los cuales son maquinistas, quienes tampoco tendrán la oportunidad de trasmitir su conocimiento, porque ya se fueron. Por lo tanto, el daño está hecho; ahora debemos buscar la forma de salir de esto, y nosotros entendemos que la manera de hacerlo es entre todos. Y cuando decimos "entre todos", nos referimos a que el Gobierno también debe reconocer que se equivocó, que tiene dar marcha atrás, hacia el costado o hacía algún lado, menos para continuar llevando adelante este modelo, que es un fracaso.

En realidad, consideramos que la única forma de salir de esta situación es sentándose con los trabajadores para buscar una vuelta para esta situación, ya que nosotros estamos dispuestos a hablar con el Gobierno nuevamente para encontrar la manera de salir del estancamiento en el que estamos.

SEÑOR MARTÍNEZ (Georgi).- Es una pena que no se encuentra -no sé si sigue perteneciendo a la Comisión- el señor diputado Felipe Carballo, ya que personalmente le llevé a su oficina una solicitud para llevar a cabo una reunión, pero nunca nos contestó.

Creo que si cualquier empresa está en crisis -de empresario tengo poco, pero de acuerdo a como viene el ferrocarril y a que no se ha invertido lo necesario, podemos decir que lo está-, lo menos que debe hacer es triplicar los costos. El compañero dijo que se habían duplicado -le pido perdón por corregirlo-, pero se triplicaron, ya que la empresa que hace los arreglos grandes de las vías en Uruguay, que se llama Corporación Ferroviaria del Uruguay, es de la Corporación Nacional para el Desarrollo. Esa empresa hace los trabajos que hacía AFE cuando se debían realizar grandes arreglos en las vías, aunque ahora está por entrar alguna PPP en

la línea del litoral. De todos modos, los arreglos grandes en la línea Pintado- Rivera los hace una empresa que también pertenece al derecho privado, que ya le sacó una de las partes importantes a AFE. Entonces, tenemos a esa empresa, a SELF, que le quitó la carga, y al ente autónomo AFE. Entonces, hay tres gerentes generales y directores y abogados por todos lados; por lo tanto, todo lo que tenía AFE ahora está triplicado

Esa es la forma en la que se afrontó la crisis del ferrocarril, aunque se supone que cuando una empresa está en crisis debe achicar gastos o analizar en qué debe gastar para mejorar; sin duda, eso no se logra triplicando los gastos.

Hay muy mala gestión en todos los aspectos, porque los arreglos que la Corporación Ferroviaria del Uruguay está haciendo en la línea Pintado- Rivera tienen más precauciones que si estuviera sin repararse, a pesar de que la vía se está haciendo prácticamente nueva gastándose platales. Además, la empresa SELF S.A. ha sido un capricho del gobierno, como dijo el compañero, y vamos a decir las cosas como son: no se trata de mejorar la gestión, sino de tener empleados privados que se pueden despedir cuando se quiere, sin importar sin están capacitados o no para hacer el trabajo. Lo importante es tenerlos y poder echarlos cuando se quiera, como fue reconocido durante el gobierno anterior.

Cuando nosotros revertimos todas las hipótesis del gobierno para crear la empresa, en un momento, tuvieron que reconocer que lo que querían era tener empleados privados. Entonces, arrancamos mal, porque se trata de un capricho y ha quedado demostrado por las gestiones que se han realizado hasta ahora. Incluso, el presidente de AFE se tomó el atrevimiento de convencer personalmente al personal para que pasara a SELF.

Desde 2011 hasta que se puso en funcionamiento la empresa SELF, es decir antes de que asumiera el actual directorio, las únicas personas que estaban en SELF ocupaban cuatro o cinco cargos y cobraban un sueldazo pago por AFE. Si por lo menos esas personas hubiesen hecho algo, quizás se justificaba el sueldo, pero cuando SELF empezó a funcionar en julio del año pasado, no estaba armada como empresa, no se sabía cuántos empleados podían necesitar y no tenían gente capacitada, a pesar de que tuvieron tiempo de tomar personal y capacitarlo. A los mismos empleados de AFE que hoy rechazan y dejan excedentes, les pedían por favor que fueran. Entonces, está claro que lo único que se pretendía era privatizar el derecho de los trabajadores.

Se está poniendo gente arriba de la vía con conocimientos muy básicos. Algunos trabajadores son maquinistas, pero a los que están entrando no se les está dando la capacitación suficiente, como ocurre en toda empresa privada, ya que cualquier cosa que suceda se despide a los empleados. A raíz de esto se está corriendo riesgo en muchos lugares, porque hay 1.400 kilómetros de vía y se pone en riesgo la vida de los habitantes de muchas poblaciones por las que pasa el ferrocarril. Cabe destacar que en el puente de Pando pudo haber ocurrido una tragedia.

Además, hay una crisis que no solo es económica, sino edilicia. Debido a la falta de inversión hay lugares en los que los compañeros están corriendo riesgo de vida y no se dan soluciones. Se están cayendo pedazos de dolmenit de los techos que pueden matar a una persona, pero AFE no da respuestas. Hicimos las denuncias en la Inspección General del Trabajo y se citó a AFE para que dé una respuesta porque es vergonzoso el estado de los lugares de trabajo. Por ejemplo, en la mayoría de ellos no hay baños como la gente para los compañeros. Sin embargo, se está repartiendo lo poco que tiene AFE de infraestructura entre las Intendencias de todo el país. Es decir que se está regalando el ente autónomo.

Voy a relatarles algo gravísimo. Debido al accidente ocurrido en Pando, le preguntamos al Director Nacional de Transporte Ferroviario, Álvaro Fierro, que fue vicepresidente de AFE, qué iba a pasar con esos costos y nos dijo que el reglamento que actualmente existe para las operadoras que pueden funcionar arriba de la vía establece los tipos de faltas, pero no existe un régimen de sanciones. Por lo tanto, aunque está comprobado que esa empresa cometió un error al poner 2 toneladas más por vagón, que fue lo que provocó el accidente, no se la puede sancionar. O sea que AFE se hizo cargo de todos los costos que provocó este accidente, que fueron muchos. Lo mismo pasa con cualquier otra irregularidad que cometa la empresa, porque no existe un régimen sanciones.

Además, la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario, que contaba con tres o cuatro funcionarios, actualmente, tiene solo dos, y estamos hablando del organismo regulador de todo lo que tiene que ver con la carga a través de la vía. Ahora, se va a llevar tres inspectores de AFE, pero para todo lo que tiene que hacer y lo que falta armar para ser realmente una dirección nacional, no va a alcanzar ese número de empleados. El

que más conoce sobre la actividad es el director Fierro y puedo asegurar que conoce poco. Entonces, estamos en una crisis total, porque para donde se mire es un desastre lo que se está haciendo. Llegamos al punto de que el ministro Rossi nos dijo que en un momento le habían propuesto cerrar AFE y luego abrir el ente nuevamente y que él había dicho que no, pero que capaz que ahora lo cerraba. Parece que ese es el objetivo.

Nosotros hicimos propuestas que cualquier negociador vería como buenas para las dos partes. El gobierno quería poner en funcionamiento a la empresa SELF y no tenía funcionarios capacitados. Nosotros ofrecimos trabajar sin que se nos tocara el derecho laboral y trasmitir nuestro conocimiento, porque desde el momento en que uno está al lado de un compañero que recién ingresa, comienza a enseñarle, ya que es la única manera de formar a los trabajadores ferroviarios. También propusimos hacer un convenio colectivo por el cual todos los trabajadores tuvieran casi los mismos derechos, principalmente en cuanto al salario

Fíjense qué curioso lo que ocurre. Hoy en día un maquinista de una empresa bajo el derecho privado cobra parecido a lo que tendría que ganar un maquinista y un funcionario de AFE cobra $ 20.000 menos, a pesar de ser el que tiene la experiencia.

Cuando asumió el gobierno, preguntamos qué iban a hacer con AFE y nos dijeron que iban a seguir adelante con esto. Entonces, nos propusimos unir fuerzas porque pensamos que la plata para el ferrocarril iba a venir por ese lado. Nosotros decidimos dar un paso al costado y pretendimos que el gobierno hiciera lo mismo, a efectos de tomar el camino del medio. Es más, ni siquiera pedimos que cuando un compañero de AFE se jubilara -aclaro que la mayoría tenemos más de cincuenta años- entrara otro como funcionario público, sino que aceptamos que ingresara como privado. Todo el mundo se pregunta por qué el gobierno no agarró viaje con esta propuesta y es por lo mismo que no lo hizo cuando los vascos ofrecieron tres posibilidades espectaculares o los chinos ofrecieron varias oportunidades, y no se agarró ninguna. El objetivo era privatizar el derecho de los trabajadores, lo demás no importaba y la prueba está. Esto fue denunciado en la Comisión de Ética Pública y se nos dijo que podía ser inconstitucional lo que estaba pasando con el presidente de AFE y el presidente de SELF. No estamos hablando contra el dueño de la empresa, sino contra el gobierno, y de una manera o de otra, cuando se abre una puerta, se cierra la otra.

Parece que nosotros estamos peleando porque no queremos perder el trabajo. Seamos honestos, nosotros no peleamos el lugar de trabajo, porque incluso quedar excedentes nos sirve ya que nos pasarían a otro lado en el que seguramente se gana mejor que en el ferrocarril. Nosotros queremos trabajar en el ferrocarril, que funcione y que se hagan las inversiones necesarias. De lo contrario, estaríamos peleando para que se cierre, quedar excedentes e ir para otro lado. Esto no es lo que queremos; queremos que la gente que tiene cuarenta, treinta o diez años de trabajo siga trabajando y trasmitiendo el conocimiento, y que el ferrocarril sea estatal y del pueblo como siempre fue y como todo el mundo quiere. A dónde vayamos la gente pide que el ferrocarril funcione y no importa a qué costo. O sea que el gobierno le ha fallado a la gente, porque van tres períodos que promete arreglar el ferrocarril y lo único que se ha hecho son arreglos de vía espantosos y crear tres empresas donde antes había una.

SEÑOR PRESIDENTE.- Nosotros tomamos esta reunión como complemento de una que tuvimos hace bastante tiempo.

A mi entender, es necesario saber cuánto le paga SELF a AFE, porque se entregó la carga y mantiene las vías, pero algo tiene que recibir a cambio de servicios logísticos ferroviarios. Creo que se debe pagar el canon y supongo que se abonará algún porcentaje de la operativa de transporte. Me interesa mucho conocer ese dato.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Debo dejar constancia de que me sorprendió que la delegación hubiera solicitado audiencia en febrero y que la nota no estuviera en poder de la secretaría de la Comisión. Por eso pedimos que se los convocara rápidamente.

En realidad, no me llamó la atención porque desde el año pasado estamos tratando que el directorio de AFE venga a este ámbito. Nosotros somos una Comisión asesora y lo que podemos hacer es trasladar las inquietudes que surgen de las exposiciones de las delegaciones a quienes toman las decisiones, pero eso no ha sido posible. Tampoco ha sido posible a través de la vía de los pedidos de informes. Por lo menos en mi caso, no he tenido ninguna respuesta de AFE a los pedidos de informes sobre estos temas. Incluso, la semana pasada presenté un pedido de informes por el accidente ocurrido en Pando.

Esto nos parece preocupante, porque se han señalado cuestiones que son graves en muchos aspectos, y como Comisión asesora nos cuesta mucho avanzar en la medida en que no tenemos información. Incluso, en las comparecencias del ministro el tema se ha rondado pero no se ha profundizado. En la última reunión que mantuvimos, que fue en diciembre, el ministro lo único que nos dijo fue que venía el tema de la empresa. No pudimos abordar el asunto en profundidad porque sesionaba la Asamblea General y no hubo tiempo.

Entiendo que además del canon que no se sabe muy bien cómo se calcula, AFE cobra un precio por viaje a SELF y la empresa debe pagar por esa contratación ya que no cuenta con el personal y demás. En ese sentido, me gustaría saber si está estimado cuán por debajo está ese costo de lo que debería cobrar AFE. También quisiera saber cuánto personal tiene SELF, cuántos cargos gerenciales hay y cuánto cobran de sueldo.

Por otro lado, SELF está transportando menos de lo que transportaba AFE, que era poco, porque esa actividad estaba en franco deterioro. Recuerdo que para estas fechas el actual subsecretario Setelich había pronosticado 1.300.000 toneladas por año, pero estamos muy por debajo de eso. Entonces, me pregunto cómo son los números de SELF con las cifras actuales, aun adquiriendo servicios por debajo del costo.

También, quisiera saber cuál es déficit actual de AFE. Es decir, cuánto la sociedad uruguaya está aportando a AFE, que luego se traslada de manera indirecta a una empresa privada.

Además, me gustaría saber si la delegación que está presente tiene el plan operativo de la empresa SELF o si hay alguna forma de conseguirlo.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Agradezco la presencia en la Comisión de los representantes del Sindicato de la Unión Ferroviaria.

En la primera mitad de año pasado recibimos al ministro de Transporte y Obras Públicas, señor Víctor Rossi, quien vino acompañado por el subsecretario, señor Jorge Setelich; por el director de Transporte Ferroviario, señor Fierro y por el presidente de AFE, Wilfredo Rodríguez. Fue una sesión fructífera, en la que los diputados planteamos unas cuantas inquietudes relativas al tren.

En particular, planteamos nuestra falta de acuerdo en el sentido de que cuatro organismos manejaran el tren en Uruguay, es decir, que AFE, SLF, la Corporación Ferroviaria y la Dirección de Transporte Ferroviario tuvieran injerencia en un organismo que no venía bien, que necesita desarrollarse, que requiere gestión, unidad de criterios y acuerdo de todos los componentes de la cadena.

Hoy, aquí, hemos escuchado una larga exposición muy detallada -la agradecemos- de todos los problemas que tiene la empresa. Seguramente, se han quedado cortos y hay algunos problemas que no fueron expuestos. Nosotros conocíamos muchos de estos problemas, pero muchos otros, no. Creemos que urgentemente hay que tomar una decisión y hacer un cambio de rumbo en lo que tiene que ver con la gestión de SLF y con algunas decisiones vinculadas a AFE.

Coincido con lo que decía el diputado preopinante, Adrián Peña. Precisamente, les iba a preguntar por el plan de negocios de la empresa SLF, que me parece fundamental. Entendemos que es importante conocer a qué apunta, si ustedes lo saben, porque a partir de aquella reunión no volvimos a tener la oportunidad de un encuentro con jerarcas del sistema ferroviario nacional. Ha habido distintas iniciativas en la Comisión y el ministro está convocado por ese tema. Esperamos que concurra a la mayor brevedad para poder trasmitirle estas inquietudes. También esperamos que venga acompañado del presidente de AFE y de SLF. Al respecto, la situación es bastante original y sintomática de cómo está funcionando este sistema.

Creemos que la pérdida de esos dos clientes de Rivera, el año pasado, fue una luz amarilla muy fuerte, sobre todo cuando nos enteramos por los clientes que jerarcas de SLF les habían recomendado que usaran un camión. Anteriormente, la gerencia comercial de AFE, que trabajaba bien -en realidad, para los elementos que tenía, trabajaba bien-, armaba un convoy con las dos empresas, lo cual posibilitaba que esa carga llegara a Montevideo, con una ecuación comercial razonable para la empresa y para el organismo; si no es así, me lo dicen. Por la información que tenemos, los enviados de SLF recomendaron a cada empresa que usara el camión porque, individualmente, le convenía más eso que transportar por SLF, que no armaba esa ingeniería logística, si bien no es tan difícil combinar dos empresas. Por ejemplo, en el puerto esto se hace permanentemente; para ustedes, en AFE, tampoco es ninguna novedad.

Además, quiero preguntar qué otra información tienen con respecto a las actas del directorio. En verano planteamos una convocatoria al ministro y al directorio de AFE por el acta adulterada de la sesión de directorio del día 30 de diciembre. Lamentablemente, no tuvimos los votos en Comisión para que vinieran por ese tema, que nos pareció muy grave. Más grave todavía nos pareció saber que no había expediente, que no había una hoja membretada, no tenía trazabilidad; por supuesto, no hablamos de un expediente electrónico, porque no hay. La elevación de Gerencia General a directorio consistió en dos hojas A4 unidas con un ganchito de máquina. Eso fue lo que votaron los directores. A partir de allí hubo un proceso de veinte días en el que abundaron las distintas versiones sobre cuál había sido la nómina votada. La que el director de la oposición decía que se había votado era de cuarenta y nueve funcionarios, lo que provocó que, por ejemplo, el 4 de enero dos departamentos como Paysandú y Salto se quedaran sin funcionarios de talleres; pueden corroborar la información. Alguien -no sabemos quién- pretendió corregir la situación cambiando la nómina de cuarenta y nueve a quince; además, dentro de los quince, había cinco que nunca fueron votados en la nómina original de cuarenta y nueve.

Como pretendimos aclarar la situación y convocar a los jerarcas para que nos la explicaran y no lo logramos, nos gustaría saber si tienen información de cómo discurrió el tema y si hay algún avance en ese sentido.

Para terminar, ustedes se refirieron al hecho de que el presidente de AFE y el presidente de SLF son la misma persona, es decir ocupa los dos cargos. Por lo general, se dice que cuando una persona dirige una empresa, se pone su camiseta. En este caso, me gustaría saber qué camiseta tiene puesta esta persona, si la de SLF o la de AFE; seguramente, habrá momentos en los que manejará los dos papeles sobre la mesa y tendrá que pensar a cuál apoyar, porque muchas veces los intereses de las empresas son contrapuestos. Es una cuestión de la realidad económica: muchas veces, los intereses de las empresas, más aún de empresas que celebran negocios o contratos, son contrapuestos. Nos gustaría saber si como sindicato tienen alguna opinión jurídica al respecto acerca de la juridicidad de esa situación tan peculiar.

SEÑOR PRESIDENTE.- Algunas de las preguntas que hice al principio van de la mano de lo planteado por el señor diputado Peña, es decir, conocer el canon que se paga y saber cuánto es el ingreso de AFE. Con respecto al plan de negocios, recuerdo que se lo consultamos al ministro en su momento. Nos contestó que no había plan de negocios, pero esto recién estaba arrancando.

Creo que acá han surgido varias preguntas que podrán contestar porque están en el tema, pero lo cierto es que son más para el directorio que para ustedes. De cualquier manera, los datos que puedan aportar nos vendrán bien.

Estoy siguiendo de cerca esta situación, porque a mi departamento corresponde el ramal Algorta- Fray Bentos, que requiere de un plan de negocios establecido. No va a resultar muy fácil conseguir carga para esa línea; la carga más probable es la madera. No voy a decir que es la única, pero casi lo es. Es muy difícil transportar granos al puerto, sobre todo porque no tiene dragado.

De manera que me anoto con las preguntas que hicieron los compañeros.

SEÑOR ARAMENDI (Carlos).- Con respecto al canon, no sabemos cuál fue la paramétrica que tuvo en cuenta. La ecuación sería: distancia en kilómetros multiplicada por cantidad de toneladas despachadas, por 2,4, por 0,004. El problema es que no sabemos de dónde salieron esas dos cifras que forman la paramétrica. Entonces, no podemos saber si el canon que se está pagando es justo o no. Nosotros entendemos que para calcular el canon hay que tener en cuenta la distancia en kilómetros, las toneladas, el desgaste de vía, el mantenimiento de la red ferroviaria.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quiero hacer una apreciación.

Entiendo que el canon es lo que se paga por el uso de algo; por ejemplo, es un monto que se paga por usar la vía. Otra cosa es el costo del transporte de la tonelada.

SEÑOR ARAMENDI (Carlos).- De cualquier manera, nosotros entendemos que para fijar el canon hay que determinar una paramétrica: hay que considerar cuántos kilómetros de vía se van a utilizar,

cuántas toneladas se van a transportar por esas vías, cuál es el mantenimiento de las vías, cuál es su desgaste. En función de todo eso se llega a un canon.

Como decía, no sabemos de dónde salen esas dos cifras. Según la documentación oficial, por ejemplo, una carga de combustible a Treinta y Tres, por 335 kilómetros, paga de canon US$ 1.930; por cinco viajes, pagan US$ 9.000. Otro ejemplo es el de una carga de 1.200 toneladas de arroz del departamento de Treinta y Tres, trasladada 332 kilómetros, que paga por canon US$ 765.

Entendemos que ese canon no se ajusta realmente a los kilómetros que se recorren ni al costo del desgaste y mantenimiento de la vía. Capaz que los números son correctos, pero entendemos que no son ajustados.

Según los datos que tenemos, en noviembre pagó US$ 118.000 por concepto de canon; en diciembre, US$ 77.000; en enero, US$ 67.000; en febrero, US$ 76.000; en marzo, US$ 92.000 y en abril, US$ 91.000. El canon nunca es el mismo porque depende de la cantidad de trenes que circulen sobre la vía. Como la situación de esta empresa se ha venido complicando, el canon es cada vez menor.

Con respecto al servicio que nosotros le vendemos, en el contrato figura lo que se debe pagar por cada tren. Lo que se considera para cobrar los servicios que nosotros vendemos es el producto, la distancia, la cantidad de vagones, las toneladas, la tonelada neta de tren, el gasoil, el lubricante. En base a todo eso, se cobra un valor por tren. Por ejemplo, considerando Calizas del Queguay, por los servicios que vendemos a Servicio Logístico Ferroviario por ese tren de Queguay, de seis vagones, con maquinista y demás, cobramos $ 25.000. Entendemos que a través de este contrato se está subsidiando a la empresa. Además, hay que tener en cuenta el combustible. Para el tren que va de Queguay a Paysandú, por el que se cobra $ 25.000, se gasta $ 8.000 de combustible. Me parece que los números están demasiado cortos.

Vamos a dejarles estos documentos oficiales para que los estudien.

Por otra parte, nos preguntaban cuántos funcionarios tiene SLF. Para nosotros es complicado contar con documentación de SLF. Es una empresa de derecho privado y no tenemos ningún tipo de relacionamiento. Hemos pedido reuniones, que se complican, porque el presidente de SLF es el presidente de AFE. No sabemos si estamos hablando con un representante de SLF o de AFE. Lo cierto es que no podemos acceder a la documentación. Según nuestros cálculos, SLF debe tener alrededor de cuarenta funcionarios, siendo un poco generosos.

El cuerpo gerencial tiene un gerente general y un gerente de operaciones, entre otros. El sueldo de un inspector de máquinas, que es el que prepara a los maquinistas nuevos, oscila entre $ 60.000 y $ 160.000, mientras los maquinistas nuevos ganan algo más de $ 40.000. El gerente general percibe más de $ 160.000; el sueldo de los demás gerentes está en ese entorno. Los cinco funcionarios de AFE que pasaron a SLF ganan entre $ 90.000 y $ 110.000, mientras en AFE ganaban $ 30.000. Los sueldos que ofrecían del otro lado eran bastante tentadores.

Nosotros decimos que la empresa no logra el préstamo porque todavía no está totalmente constituida.

No contamos con los costos de SLF. No podemos acceder a esa información. Lo que sí sabemos es que no tiene un plan de negocios. Lo que se dijo al comienzo con respecto a esto se sigue ratificando ahora: no tiene plan de negocios. Tomó la cartera de clientes de AFE y con eso se arregló. Es como decía recién un diputado con respecto a las empresas de Rivera: con las dos empresas AFE hacía un convoy para cumplir con las dos y trasladar todo en un tren; SLF proponía traer la carga en un tren cada una y como no era rentable, sugirió que la transportaran en camión. Eso fue lo que pasó.

Es muy complejo acceder a la información de esta empresa. Vamos encontrando algunos datos por ahí, pero no toda la información, y es difícil volcarla de esa manera en este ámbito. Sí tenemos todos los datos de AFE como vendedor de servicio, tal como está establecido en el contrato; allí también figura el canon. Entendemos que lo que se cobra por cada tren es realmente lamentable y es con lo que se está subsidiando la otra empresa. Por un tren de combustible desde Treinta y Tres hasta Montevideo se cobra $ 293.000; ese precio incluye todo el servicio. Es una barbaridad. Entendemos que estamos por debajo del 50% de lo que se podría estar cobrando a cualquier empresa. Eso es lo que AFE estableció en este convenio. El presidente de AFE tuvo que ponerse en los dos lugares -entre el cuánto te cobro y el cuánto voy a pagar- para poder firmarlo, y surgió esto que para nosotros es lamentable. Así es como viene funcionando. No se logra el

préstamo porque no hay un plan de negocios. No puedo presentarme ante un banco a pedir US$ 45.000.000 si no tengo un plan de negocios, porque seguramente no me lo den, y no se lo dieron. La plantilla está compuesta por cuarenta trabajadores y para un transporte de carga ferroviario eso es irrisorio, por eso el banco está exigiendo que la empresa quede constituida firmemente.

SEÑOR MARTÍNEZ (Georgi).- Lo que paga SELF lo dijo el compañero.

¿Qué puso en la sociedad? Todavía no puso nada. Tiene que poner el 49% y AFE el 51%. AFE puso las máquinas, la cartera de clientes -que no sé si está tomada como parte de la capitalización-, los vagones, y hay hasta repuestos, que no entran en la capitalización, que fueron regalados. No estamos hablando de un repuesto de moto, sino de repuestos que cuestan mucha plata.

Hemos pasado de todo. Están estas pujas políticas que hacen que unos cinchen para un lado y otros para el otro. La Dirección Nacional de Transporte Ferroviario quiere funcionar pero no puede. A veces quiere hacer su trabajo pero se topa con ciertas cosas y no la dejan ir para adelante. El mismo directorio de AFE quiere hacer funcionar a SELF, pero es imposible y, el de SELF también, pero como se contradicen es complicado. SELF se armó en 2011 ¿no tuvo tiempo para armarse, contratar personal, prepararlo o tener un plan? Le sobró tiempo. Arrancó el año pasado viendo qué hacía, cómo lo hacía, y a los ponchazos vamos. SELF transporta un 30% o 35% menos de lo que estamos transportando nosotros, como dijeron hoy, en una mala situación, porque como se iba a pasar todo para SELF no se compraban los repuestos que se necesitaban y en AFE no entraba la cantidad de personal suficiente a los talleres para arreglar esas máquinas. No estamos hablando de un parque de cuarenta, cincuenta, cien máquinas, como hay tanto en Argentina como en Brasil. Estamos hablando de un millón de toneladas y nueve máquinas. Si se sacan tres, no se llega nunca al millón. Se habrá especulado mucho con llegar al millón y medio, que era un 50% más de lo que se hacía, pero se ha hecho todo en contra de eso.

Sobre los excedentes, vamos a contarles la versión que tenemos nosotros. Muchas veces solicitamos información que no nos llega. En su momento, queríamos saber cuál era el contrato entre SELF y AFE, o el que tenían los empleados, que en algunas cosas es muy malo, pero demoramos mucho en conseguir la información. Ayer, los compañeros estaban firmando el retiro por excedencia. Nosotros habíamos preguntado qué pasó con esa lista de excedentes. Esto fue mal manejado desde un principio: los nombres, la forma, la elección. Si bien siempre dijimos que no nos queríamos meter en nombres de compañeros o saber a cuántos y a quiénes, sí queríamos conocer como sindicato lo que nos permite la negociación colectiva, o sea cómo se iba a hacer esta elección, pero nunca se nos dieron datos porque el presidente de AFE aprovechó un enojo para no reunirse más con nosotros. Como sindicato más representativo tendríamos que haber conocido datos sobre la forma en que se hizo la excedencia, pero no los tuvimos. Los tuvo un sindicato que a esta altura está más que pintado de amarillo y el presidente de AFE; nosotros, no

Se dice que el 27 de diciembre el secretario de Presidencia le fue a entregar la lista al director Lereté y no estaba. Le dijeron que la tirara por debajo de la puerta y así lo hizo. Pasó la votación del día 30 y el 20 o 21 de enero se terminó de redactar el acta de esa reunión de directorio que se supone no era definitoria, porque se les presenta a los directores, ven si están de acuerdo con lo que se habló en esa reunión y después le dan el trámite necesario. En ese acto el director Lereté constata, según se dice, que el número de nombres no era el mismo que le habían pasado por debajo de la puerta, que eran cuarenta y pico y había diecinueve. En su momento, el presidente de AFE dijo que eran veinte. Esto está tan mal hecho que un compañero que está procesado con prisión hace más de dos años estaba en la lista de excedentes, y compañeros que tenían el retiro incentivado anticipado para diciembre quedaban excedentes en ese mismo mes. No sé si hicieron una ruleta, o cómo eligieron los nombres, pero no se le encuentra sentido por ningún lado. Lo más grave es que aunque el Estado quisiera restaurar el ferrocarril y darle todo de nuevo, los cargos de los trabajadores que quedaron excedentes no se pueden volver a ocupar como tales. Si dejaron sesenta maquinistas excedentes porque no se quisieron pasar al derecho privado y hoy o mañana quieren que vayan por lo menos a trasmitir su conocimiento, pero no van a poder, porque los cargos excedentes no se pueden ocupar.

Sobre la presidencia de Rodríguez en las dos empresas no tuvimos una respuesta formal, porque la Junta de Transparencia y Ética Pública nos dijo que si bien tomaba el caso para analizarlo, solo puede consultar a los directorios de las empresas. Aquí tengo nuestra petición; en ese momento fue cuando pedíamos documentación y no se nos daba. Lo que sabemos es que se puede estar incurriendo en algo inconstitucional, pero repuesta oficial no existió por lo que yo decía hoy: cuando se abre una puerta por un lado se cierra por

otro, y no se quiere llegar al punto de tener que reconocerlo. Todo lo que averiguamos con abogados constitucionalistas nos indica que lo que está sucediendo no se permite, y la prueba está en que las gestiones de las dos empresas son un horror. Pero no tenemos nada oficial porque esta Junta solamente puede hacer pedidos de informes a los directorios y avisarles si están haciendo algo inconstitucional, pero no puede tomar un pedido de informes de un sindicato. Por lo tanto, no nos da un informe, aunque quedaron comprometidos en que harían lo que estuviera a su alcance para investigar. Sabemos eso.

Por otro lado, hay un convenio con la mesa de entes de todas las empresas públicas para cobrar productividad. Es vergonzoso que una empresa que tiene la misma exigencia de metas que las demás, y donde es muy difícil cumplirlas por todo lo que ya dijimos, esté un 6% debajo de lo que cobran el resto de las empresas públicas por Salario de Retribución Variable. Antes, éramos los desgraciados que no teníamos esa productividad, y quedamos un 6% por debajo porque las demás tenían. Las exigencias son las mismas, las metas son las mismas, pero en abril se tendría que haber pagado la productividad, y todavía no la cobramos. Se ha dado vueltas de todos los colores pidiendo informes a AFE, y ahí se ven los problemas políticos internos. A veces uno piensa que es contra los sindicatos, pero después se da cuenta de que el problema ya es político. A AFE no se le ha controlado nada durante todos estos años, ha hecho cualquier desastre, pero se le ha pedido informes de todos los colores por el pago del SRV y los trabajadores estamos presos, sin cobrar una productividad que, aunque es mínima, necesitamos. Están un mes atrasados en un convenio que tienen no solo con la Unión Ferroviaria, sino con la mesa de entes de todas las empresas públicas.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- De acuerdo con la información que tengo, el gerente general llevó la lista a la propia sesión del 30 de diciembre y la repartió, y lo que fue entregado debajo de la puerta el 20 de enero, en un mes de licencias, fue el borrador del acta para corregir y someter a juicio.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos su presencia y la información, como en la otra reunión que tuvimos con ustedes.

La Comisión verá qué camino seguir para que esta situación mejore.

SEÑOR MARTÍNEZ (Georgi).- Ojalá que no nos pase, como nos ha pasado en diferentes instancias tanto cara a cara como en comisiones, que esté la preocupación por parte de los legisladores pero que no haya respuesta.

SEÑOR PRESIDENTE.- Ustedes entregaron la carta al señor diputado Carballo, no a la comisión, y estábamos en receso. Esta Comisión cambió la presidencia en marzo, y recién ahí llegó la nota. Nos atrasamos, sí, pero no vamos a cargar todo el fardo al compañero.

(Se retiran de sala los representantes de la Unión Ferroviaria) -- -- En cuanto al asentamiento, propongo enviar el planteamiento a AFE para tratar de hacer algo.

Con respecto a la escollera Boca del Cufré, propongo enviar la versión taquigráfica de la sesión al señor ministro de Transporte y Obras Públicas, a la señora ministra de Vivienda, Ordenamiento, Territorial y Medio Ambiente y a las dos Intendencias.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Asimismo, podríamos convocar al director nacional de Hidrografía y a las autoridades de la Dinama para conocer las eventuales consecuencias en el impacto ambiental.

(Diálogos)

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Nosotros pedimos que se invite al director de Transporte de Montevideo. Eso se hizo; posiblemente, vuelva. También solicitamos que se inviten a los directores de Transporte de Canelones y de San José por el tema del consorcio metropolitano. Estos temas están unidos. No vamos a poder entender el transporte, si no lo vemos como un conjunto.

SEÑOR PRESIDENTE.- No podemos citar a todos esos directores para el día 8.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Es poco probable que venga el director de Transporte de Montevideo. Por ahora, solo estarían viniendo las empresas chicas del interior de Colonia. Si la gestión es exitosa, tendríamos dos directores más.

(Diálogos)

SEÑOR PRESIDENTE.- Según lo resuelto, se invitará a las Intendencias de Canelones, San José y Colonia para el miércoles 8 del corriente. Además, citaremos a ITPC.

Por otra parte, debemos concretar la ida a Carmelo para el día 22 del corriente, ocasión en la que nos reuniremos con el Congreso de Intendentes.

Estamos a la espera de la respuesta del ministro Rossi.

Por otro lado, se convocará a las autoridades de Unasev para julio.

Reitero la convocatoria al directorio de AFE y al señor ministro de Transporte y Obras Públicas.

Se levanta la reunión.